# SIMBOLI USATI

Busta dei pezzi da usare

Assemblare seguendo l'ordine specificato

Assemblare la parte sinistra e destra allo stesso modo

Assemblare l'anteriore e Il posteriore allo stesso modo

F=R

Fare attenzione qui

Assemblare tante volte Quanto specificato (due volte)

Applicare colla istantanea

Applicare olio

Assicurarsi che le parti si Muovano liberamente

Usare delle pinze

Cut off shadded portion

Usare l'apposito attrezzo

Asportare il materiale in eccesso

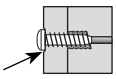
Rimuovuore il materiale in eccesso dalle parti in plastica.

Serrare le viti non eccessivamente

corretto

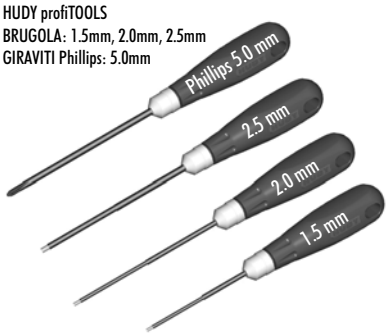
non corretto

eccessivamente serratov



# ATTREZZI INCLUSI

HUDY profiTOOLS
BRUGOLA: 1.5mm, 2.0mm, 2.5mm
GIRAVITI Phillips: 5.0mm




17mm Chiave per dodi ruote

3mm Chiave a brugola

Attrezzo speciale per tiranti, dadi e clips ammortizzatori

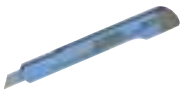
# ATTREZZI RICHIESTI

Pinza

Forbice

Tronchesi

Taglierino



Pinza regolabile

Chiave a croce (HUDY #107581)

Foratore per lexan (HUDY #107600)

# ACCESSORI INCLUSI

Olio ammortizzatori siliconico

Olio siliconico per differenzioli denso

Olio siliconico per differenzioli fluido

Olio per filtro aria

5-celle 1200NiMh pacco ricevente

# ACCESSORI RICHIESTI

Radiocomando

Ricevente

Servo per sterzo E gas

.21 Motore

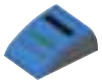
Collettore

Marmitta

Avviatore

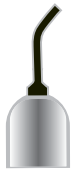
Accendi candela

Caricabatteria



Gomme e inserti

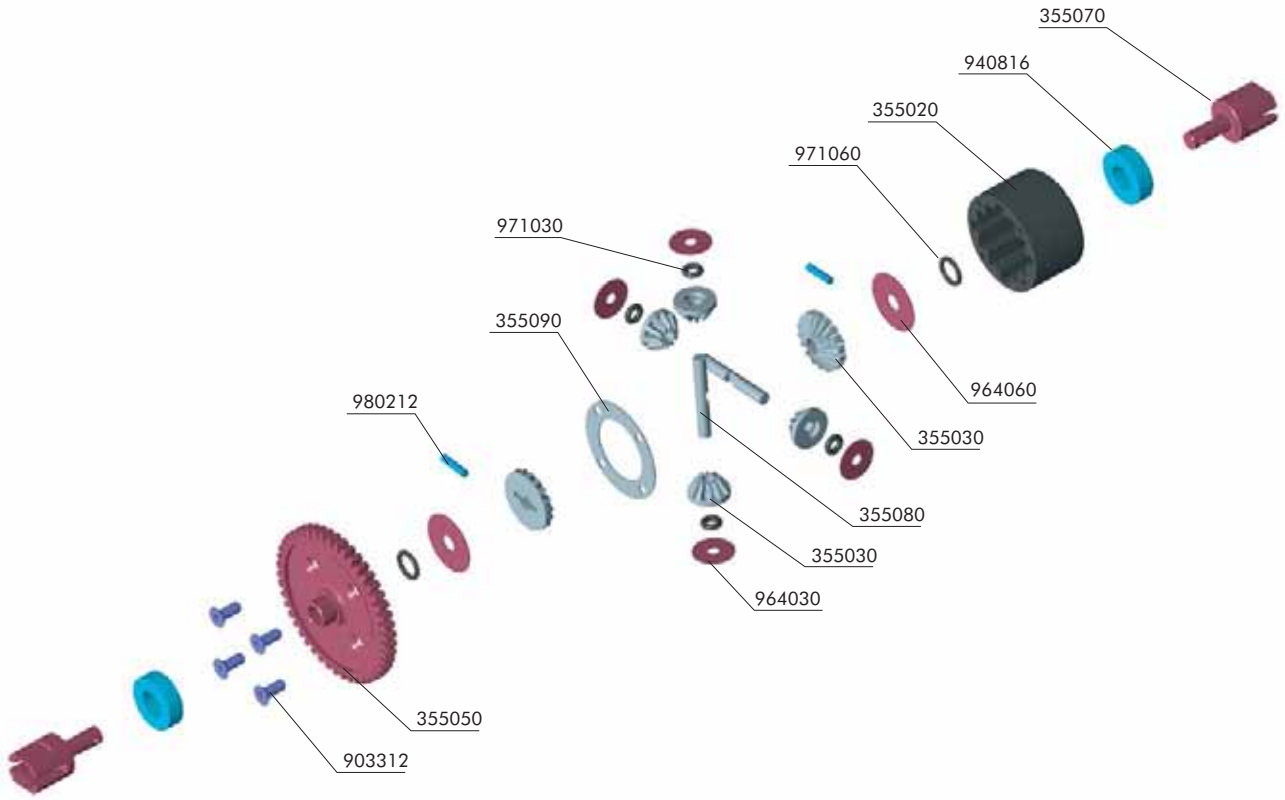
Carburante



Vernice per lexan

| PROBLEMA | CAUSA | SOLUZIONE |
|---|---|---|
| Il motore non parte | • Il serbatoio o il carburatore sono vuoti<br>• Candela malfunzionante o accendicandela scarico<br>• Circuito carburante, filtro carburante, filtro aria o sistema di scarico intasati<br>• Motore ingolfato<br>• Carburatore non settato correttamente<br>• Tiranteria del carburatore non settata correttamente | • Riempire il serbatoio<br>• Sostituire la candela o caricare la batteria dell'accendicandela<br>• Pulire o sostituire le parti intasate<br>• Rimuovere la candela e far girare il motore per espellere il carburante in eccesso. Testare la candela e sostituire se necessario<br>• Settatre il carburatore mediante le apposite regolazioni<br>• Muovere il servo del gas e verificare la tiranteria |
| Il motore parte ma va si spegne dopo poco | • Il serbatoio è vuoto<br>• Circuito carburante, filtro carburante, filtro aria o sistema di scarico intasati<br>• Carburatore non settato correttamente<br>• Motore surriscaldato | • Riempire il serbatoio<br>• Sostituire la candela o caricare la batteria dell'accendicandela<br>• Settatre il carburatore mediante le apposite regolazioni<br>• Arricchire la carburazione svitando di 30° la vite del massimo |
| Cattiva risposta ai comandi del motore | • Carburatore non settato correttamente<br>• Circuito carburante, filtro carburante, filtro aria o sistema di scarico intasati<br>• Pressione nel serbatoio insufficente | • Settatre il carburatore mediante le apposite regolazioni<br>• Pulire o sostituire le parti intasate<br>• Verificare il tubo tra la marmitta e il serbatoio |
| Automodello difficile da controllare | • Batterie del trasmettitore o ricevitore scariche sostituendo le parti danneggiate<br>• Bassa ricezione dell'antenna radio<br>• Tiranteria del carburatore non settata correttamente | • Ricaricare o sostituire le batterie<br>• Estendere completamente l'antenna del trasmettitore<br>• Muover il servo del gas e verificare la tiranteria |
| Lo sterzo non funziona correttamente | • Batterie del trasmettitore o ricevitore scariche<br>• Tiranteria sterzo danneggiata<br>• Tiranteria sterzo scollegata<br>• Trasmissione danneggiata | • Ricaricare o sostituire le batterie<br>• Verificare i componenti dello sterzo<br>• Sostituire le parti danneggiate |
| Handling problems | • Gli ammortizzatori non lavorano correttamente<br>• Sospensioni poco scorrevoli<br>• Gomme non appropriate | • Riassemblare gli ammortizzatori sostituendo le parti danneggiate<br>• Verificare se le sospensioni si muovono liberamente sostituendo le parti danneggiate<br>• Usare gomme differenti |
| Sterzo lento o impreciso | • Suspension is binding<br>• Damaged steering servo | • Verificare se le sospensioni si muovono liberamente sostituendo le parti danneggiate<br>• Verificare o sostituire il servo dello sterzo |
| Il modello procede in modo non rettilineo | • Sospensioni poco scorrevoli<br>• Trim dello sterzo non centrato<br>• Dado ruote non serrato<br>• Servo dello sterzo danneggiato | • Verificare se le sospensioni si muovono liberamente sostituendo le parti danneggiate<br>• Centrare il trim dello sterzo<br>• Serrare il dado delle ruote<br>• Verificare o sostituire il servo dello sterzo |

# DIFFERENZIALE CENTRALE



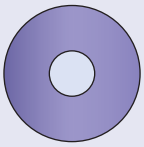

**BAG**

**1.3**

35 5020 CASSA DIFFERENZIALE
35 5030 INGRANAGGI DIFFERENZIALE (2+4)
35 5050 CORONA 46T - HUDY STEEL
35 5070 BICCHIERINI DIFF. CENTRALE (2) - HUDY STEEL
35 5080 SPINE DIFFERENZIALE (2)
35 5090 GUARNIZIONI (4)

90 3312 VITI ESAGONALI SFH M3x12 (10)
94 0816 CUSCINETTI SCHERMATI BLU (2)
96 4030 RONDELLA S 3.5x12x0.2 (10)
96 4060 RONDELLA S 6x18x0.2 (10)
97 1030 O-RING SILICONICI 3x1.5 (10)
97 1060 O-RING SILICONICI 6x1.5 (10)
98 0212 PIOLO 2x11.6 (10)

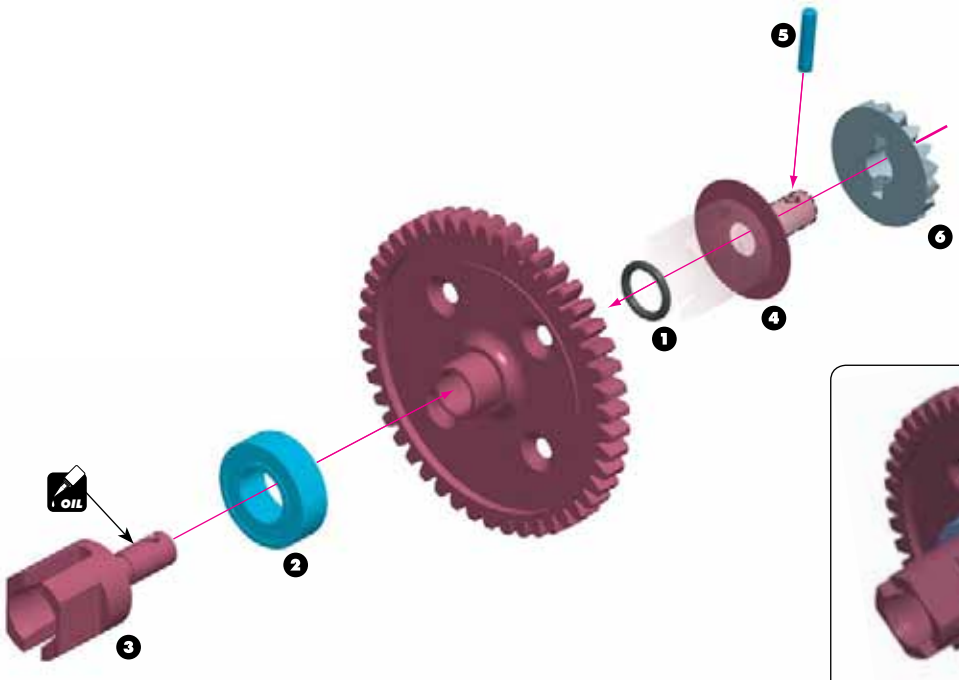
940816
BB 8x16x5



964060
S 6x18x0.2

971060
O 6x1.5

980212
P 2x11.6



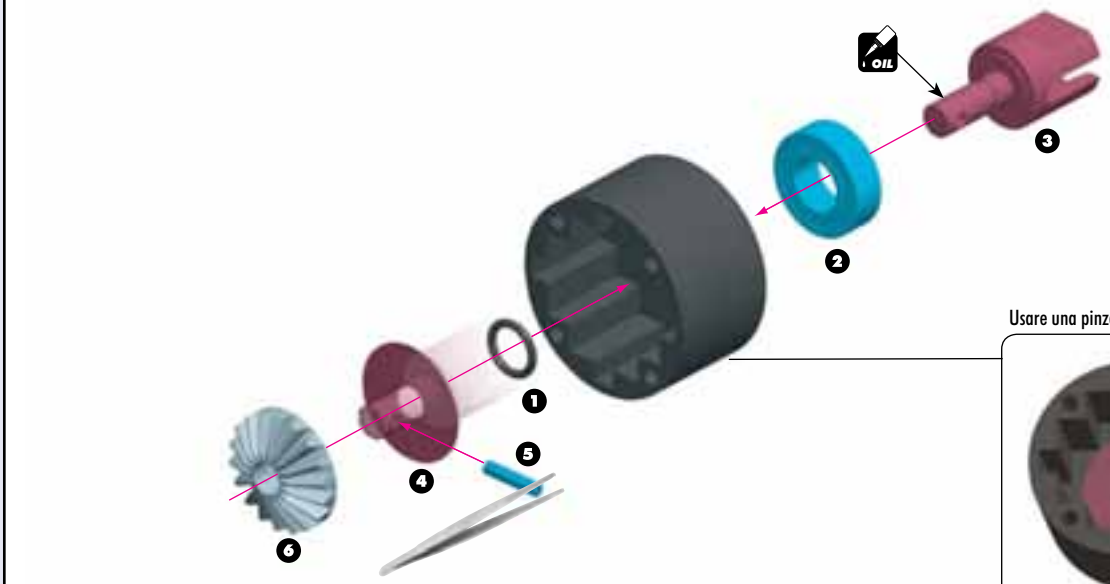

PEZZO ASSEMBLATO

940816
BB 8x16x5

964060
S 6x18x0.2

971060
O 6x1.5

980212
P 2x11.6

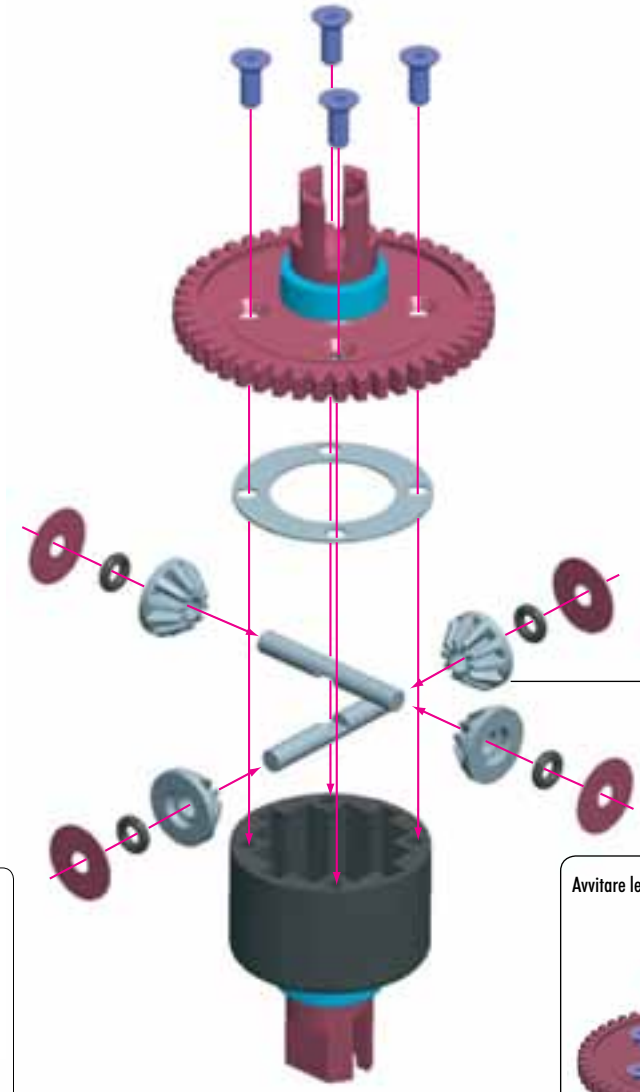



Usare una pinzetta per inserire il piolo

903312
SFH M3x12

971030
O 3x1.5

964030
S 3.5x12x0.2



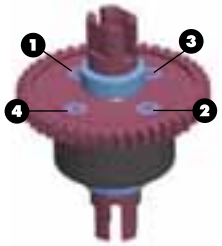
Inserire o.r. con rondella

Diff. cent.:

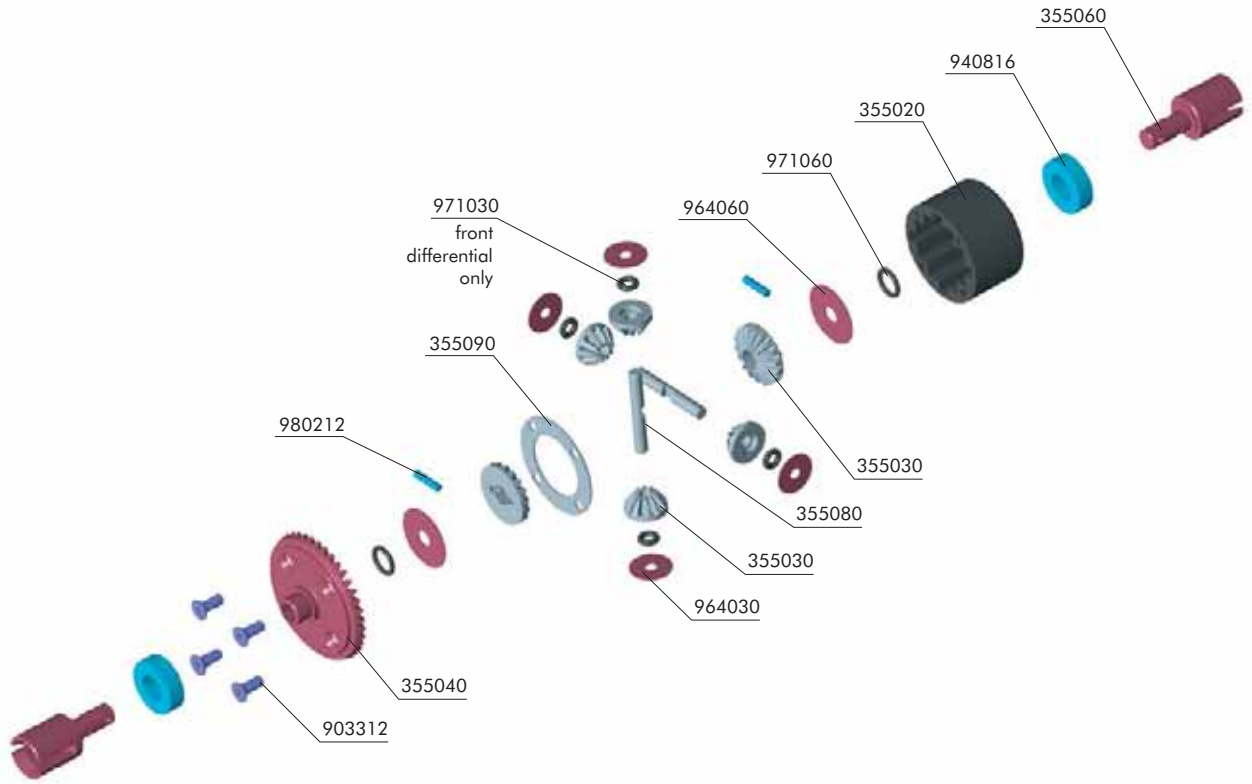
Olio siliconico 5.000~10.000W
Riempire l 80%l

Avvitare le viti

Serrare le viti seguendo l'ordine numerico



# 1. DIFFERENZIALI ANT.& POST.



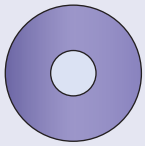

**BAGS**

1.1

1.2

35 5020 CASSA DIFFERENZIALE
35 5030 INGRANAGGI DIFFERENZIALE (2+4)
35 5040 COPPIA CONICA 40T - HUDY STEEL
35 5060 BICCHIERINO (2) - HUDY SPRING STEEL™
35 5080 SPINE DIFFERENZIALE (2)
35 5090 GUARNIZIONI (4)
90 3312 VITI ESAGONALI SFH M3x12 (10)
94 0816 CUSCINETTI SCHERMATI BLU (2)
96 4030 RONDELLA S 3.5x12x0.2 (10)
96 4060 RONDELL A 6x18x0.2 (10)
97 1030 O-RING SILICONICI 3x1.5 (10)
97 1060 O-RING SILICONICI 6x1.5 (10)
98 0212 PIOLO 2x11.6 (10)

940816
BB 8x16x5

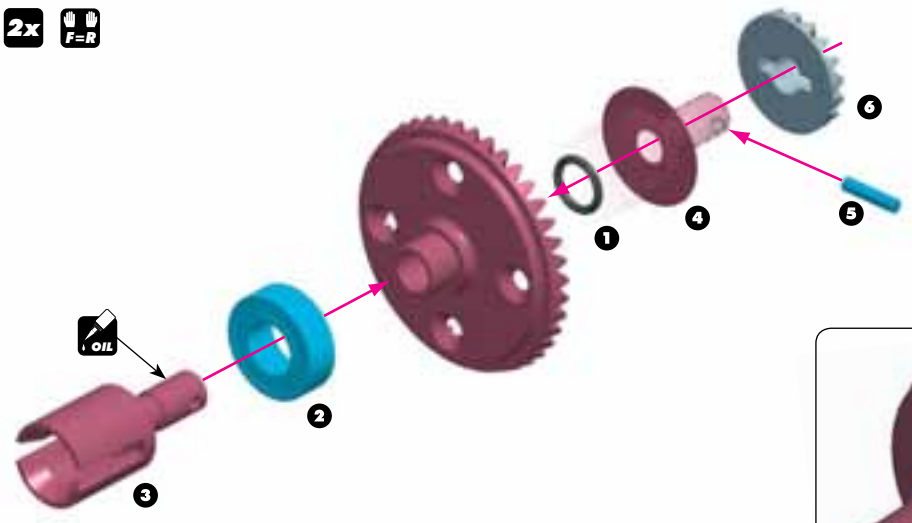


964060
S 6x18x0.2

971060
O 6x1.5

980212
P 2x11.6

2x F=R




PEZZO ASSEMBLATO

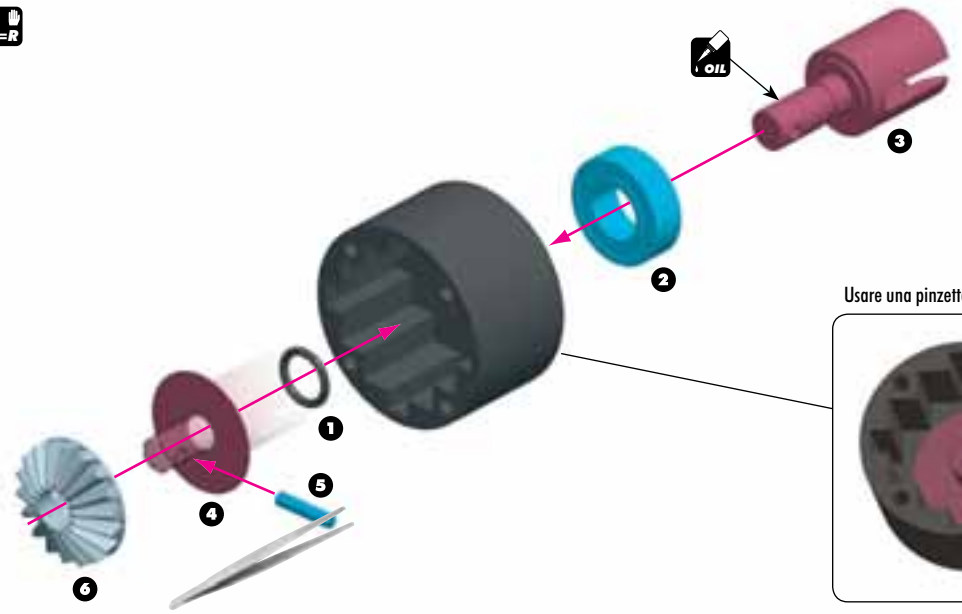
940816
BB 8x16x5

964060
S 6x18x0.2

971060
O 6x1.5

980210
P 2x11.6

2x F=R



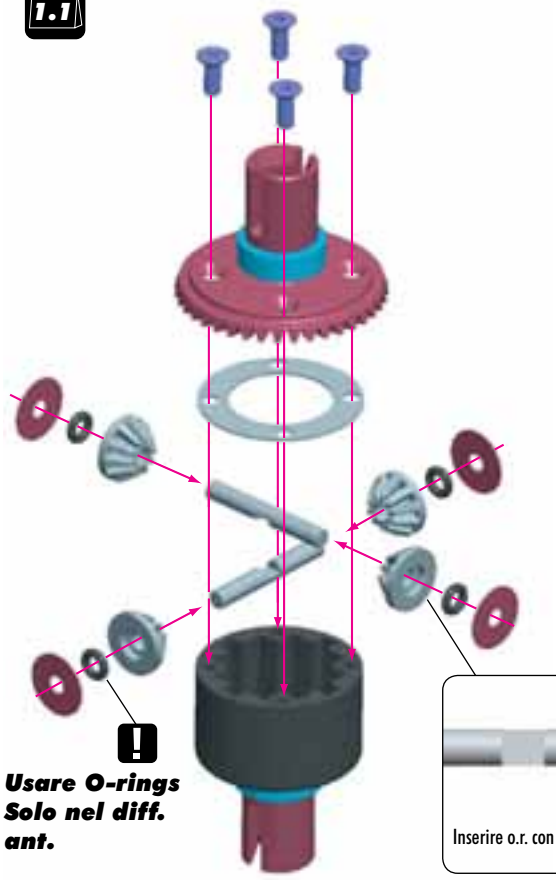

Usare una pinzetta per inserire il piolo

903312
SFH M3x12

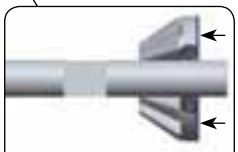
971030
O 3x1.5

964030
S 3.5x12x0.2

1.1 Differenziale anteriore

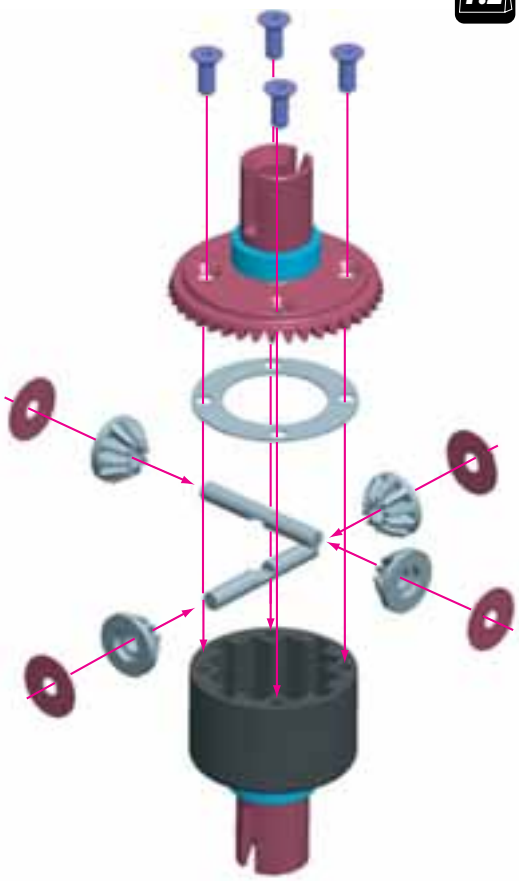


**Usare O-rings Solo nel diff. ant.**



Inserire o.r. con la rondella

1.2 differenziale posteriore

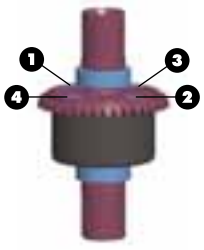


Diff. ant.:
Olio siliconico 5.000~10.000W
riempire 80%

DENSO OIL

Avvitare le viti

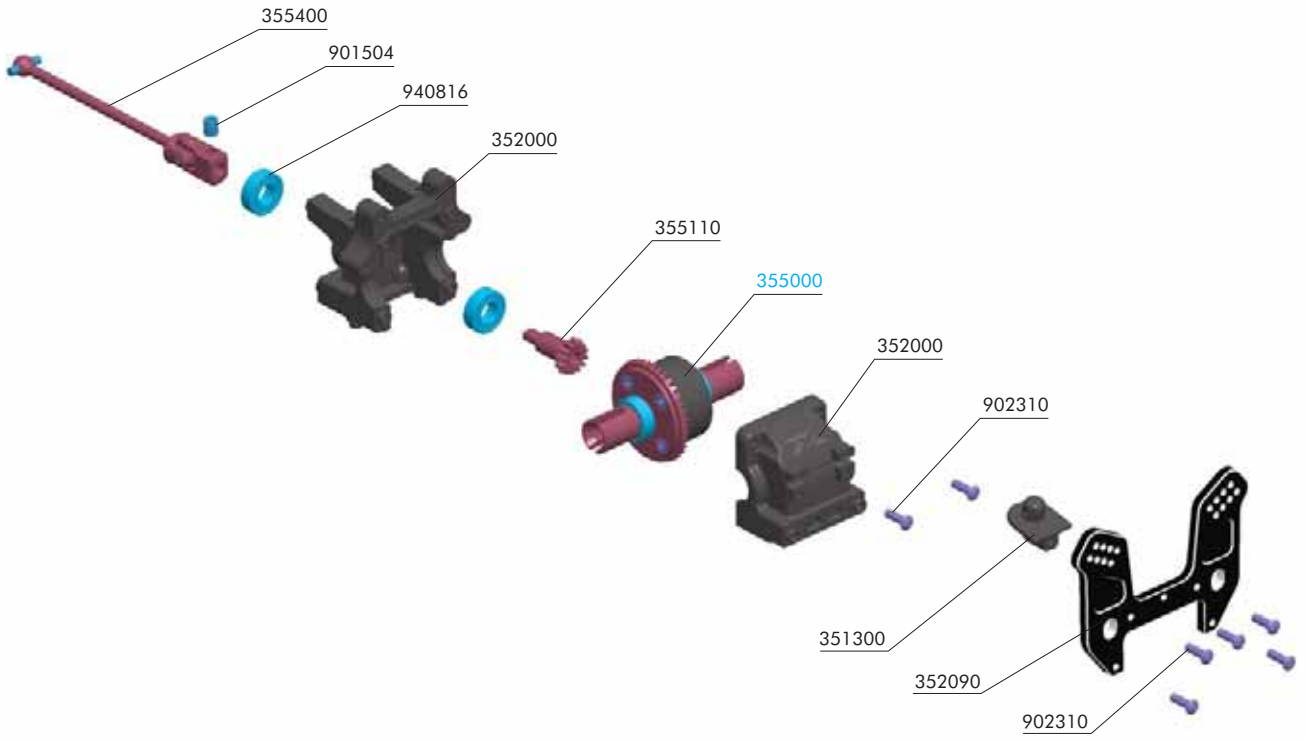
Serrare le viti seguendo l'ordine numerico




Diff. post.:
Olio siliconico 1000W
Riempire 80%

FLUIDO OIL

# 2. TRASMISSIONE ANTERIORE




**BAG 2.1**

35 1300 SUPPORTO CARROZZERIA
35 2000 CELLULA DIFFERENZIALE ANT.
35 2090 SUPPORTO AMMORTIZZATORI ANTERIORE - 7075 T6 (4MM)
35 5400 OMOCINETICO CENTRALE ANTERIORE - HUDY SPRING STEEL
35 5110 INGRANAGGIO COPPIA CONICA 12T

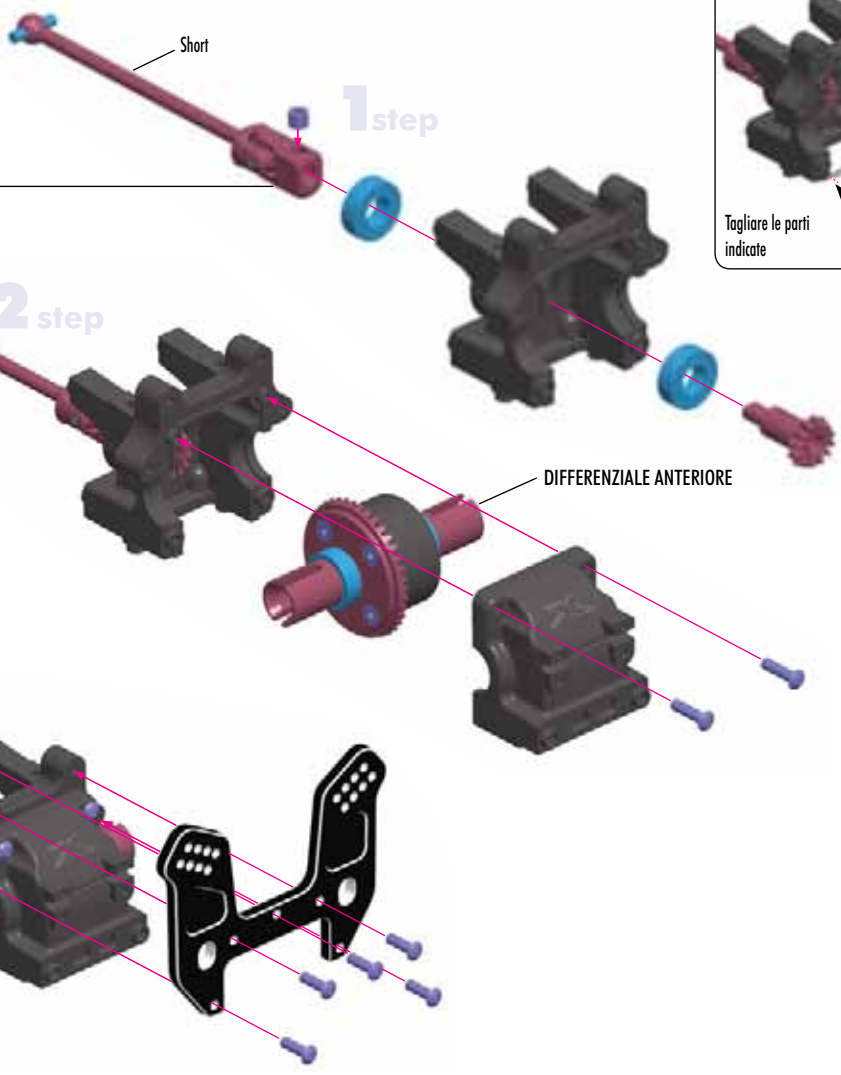
90 1504 VITE ESAGONALE SB M5x4 (10)
90 2310 VITE ESAGONALE SH M3x10 (10)
94 0816 CUSCINETTI SCHERMATI BLU 8x16x5 (2)

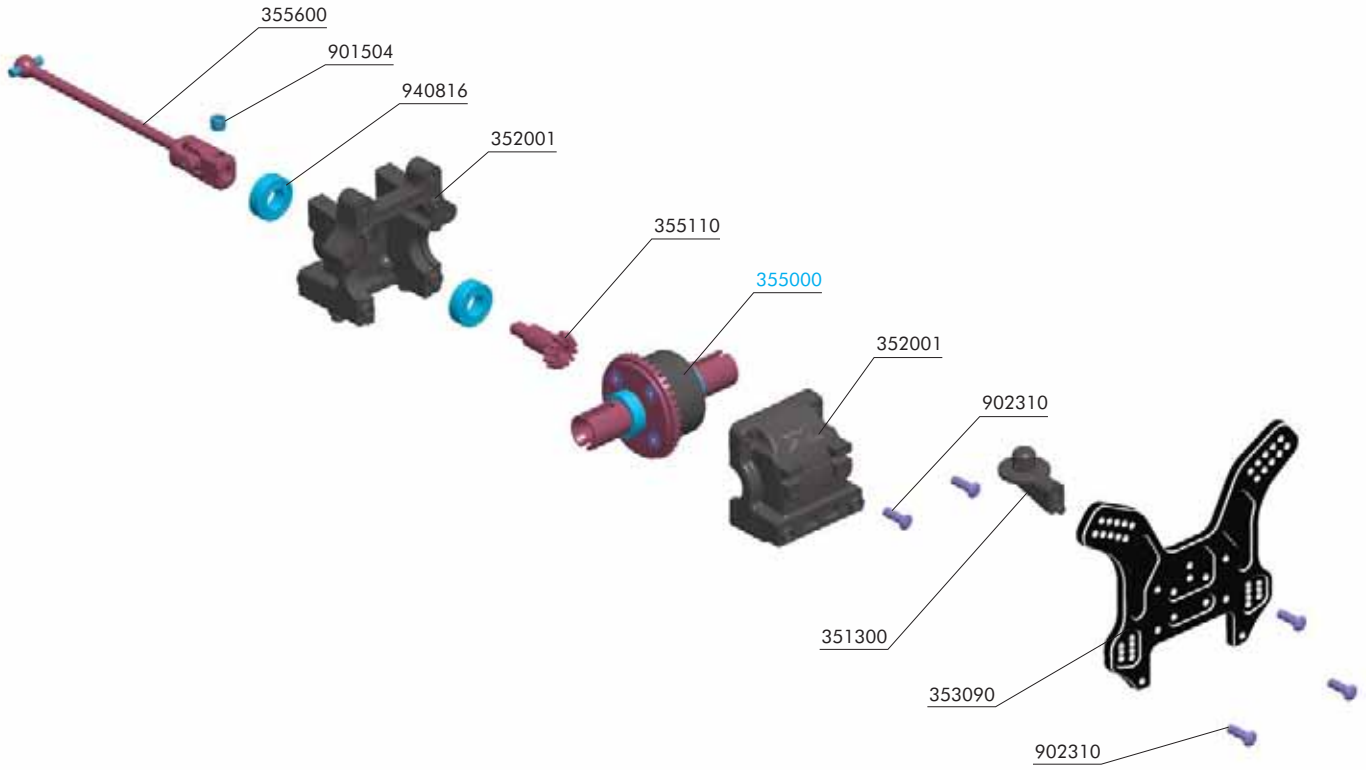
35 5000 DIFFERENZIALI ANT. POST. COMPLETI

901504
SB 5x4

902310
SH 3x10

940816
BB 8x16X5






**BAG 2.2**

35 1300 SUPPORTO CARROZZERIA
35 2001 CELLULA DIFFERENZIALE POST.
35 3090 SUPPORTO AMMORTIZZATORI POSTERIORE - 7075 T6 (4MM)
35 5600 OMOCINETICO CENTRALE POSTERIORE - HUDY SPRING STEEL
35 5110 INGRANAGGIO COPPIA CONICA 12T

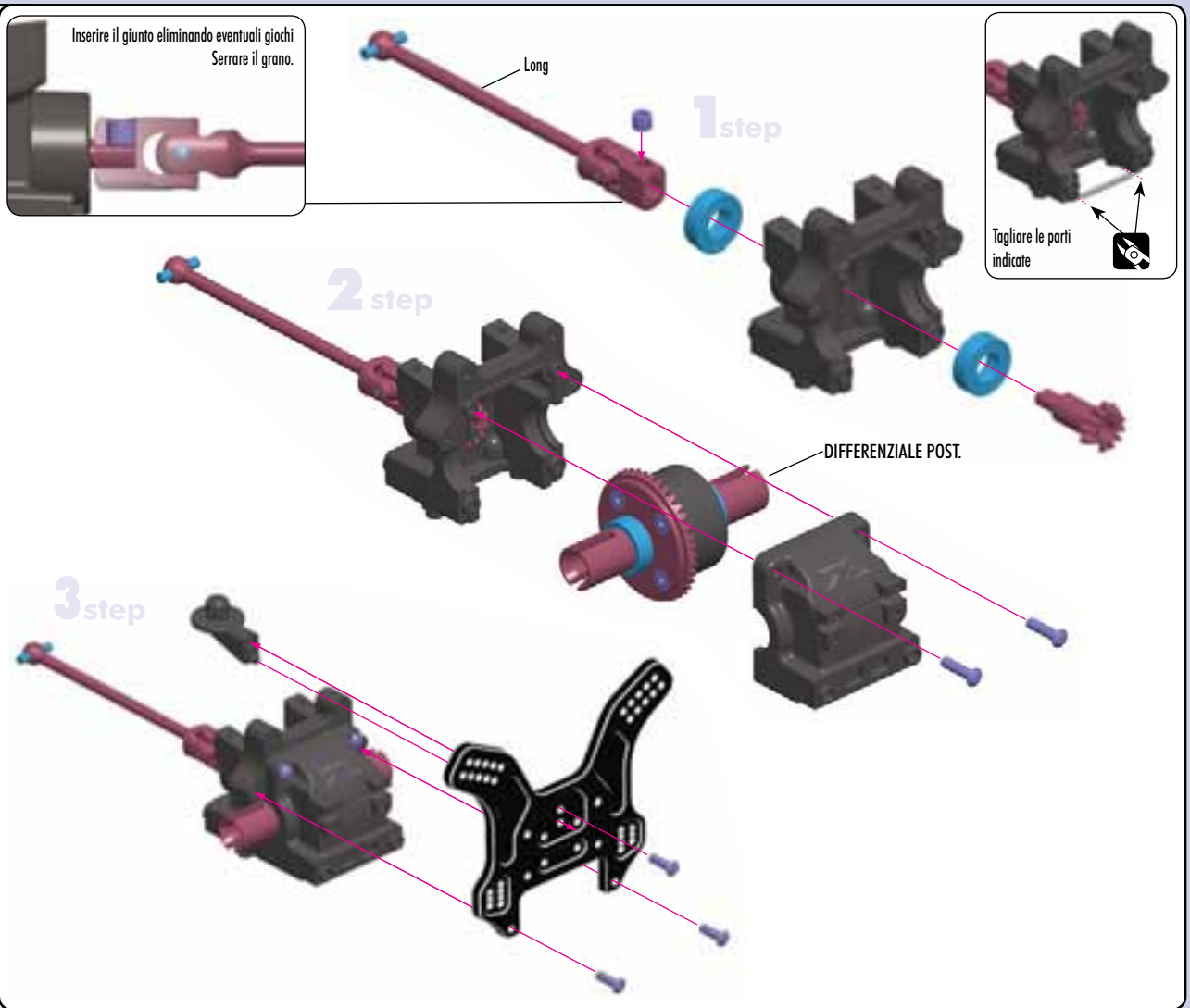
90 1504 VITE ESAGONALE SB M5x4 (10)
90 2310 VITE ESAGONALE SH M3x10 (10)
94 0816 CUSCINETTI SCHERMATI BLU (2)

35 5000 DIFFERENZIALI ANT. POST. COMPLETI

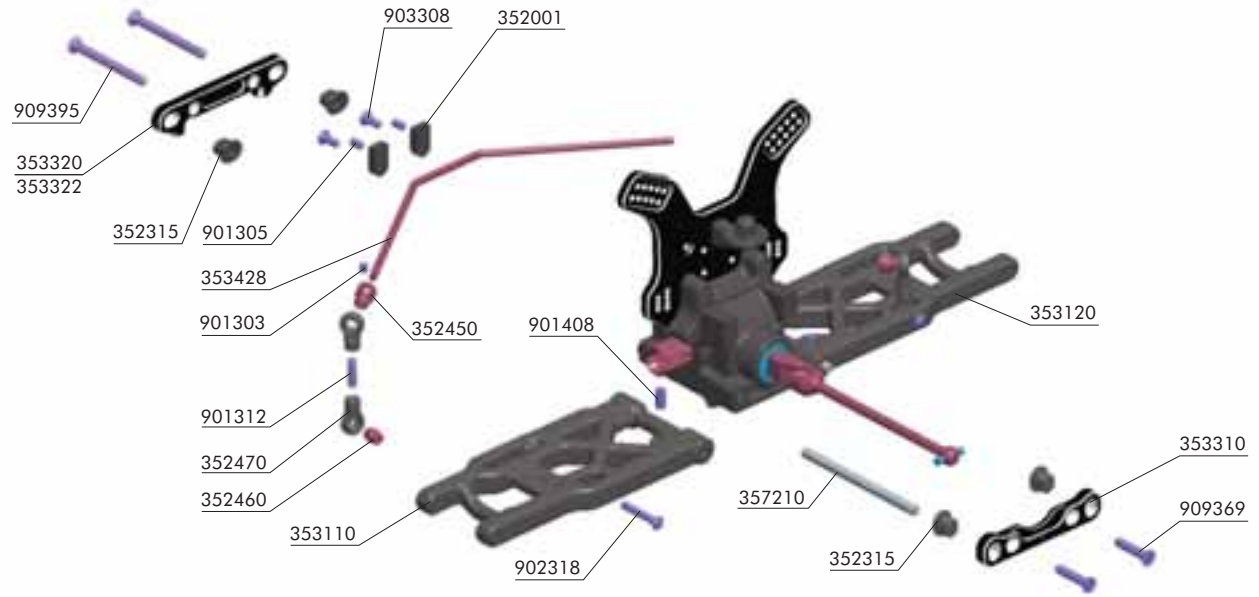
901504
SB 5x4

902310
SH 3x10

940816
BB 8x16X5

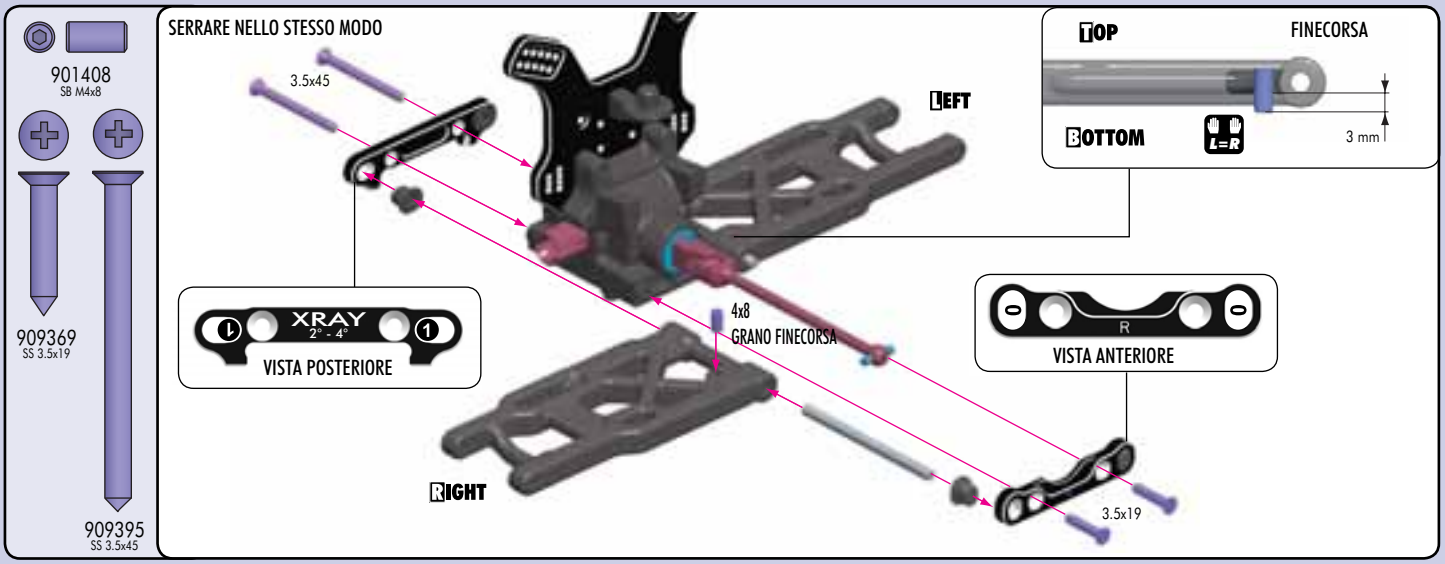


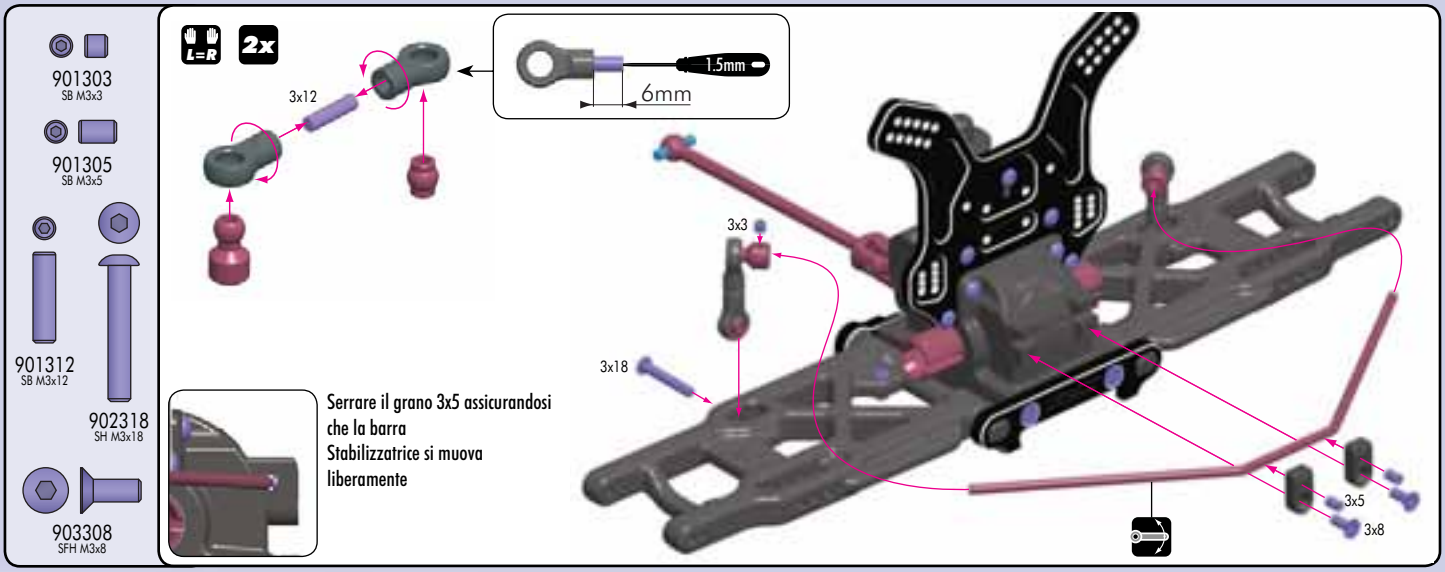
# 3. SOSPENSIONE POSTERIORE

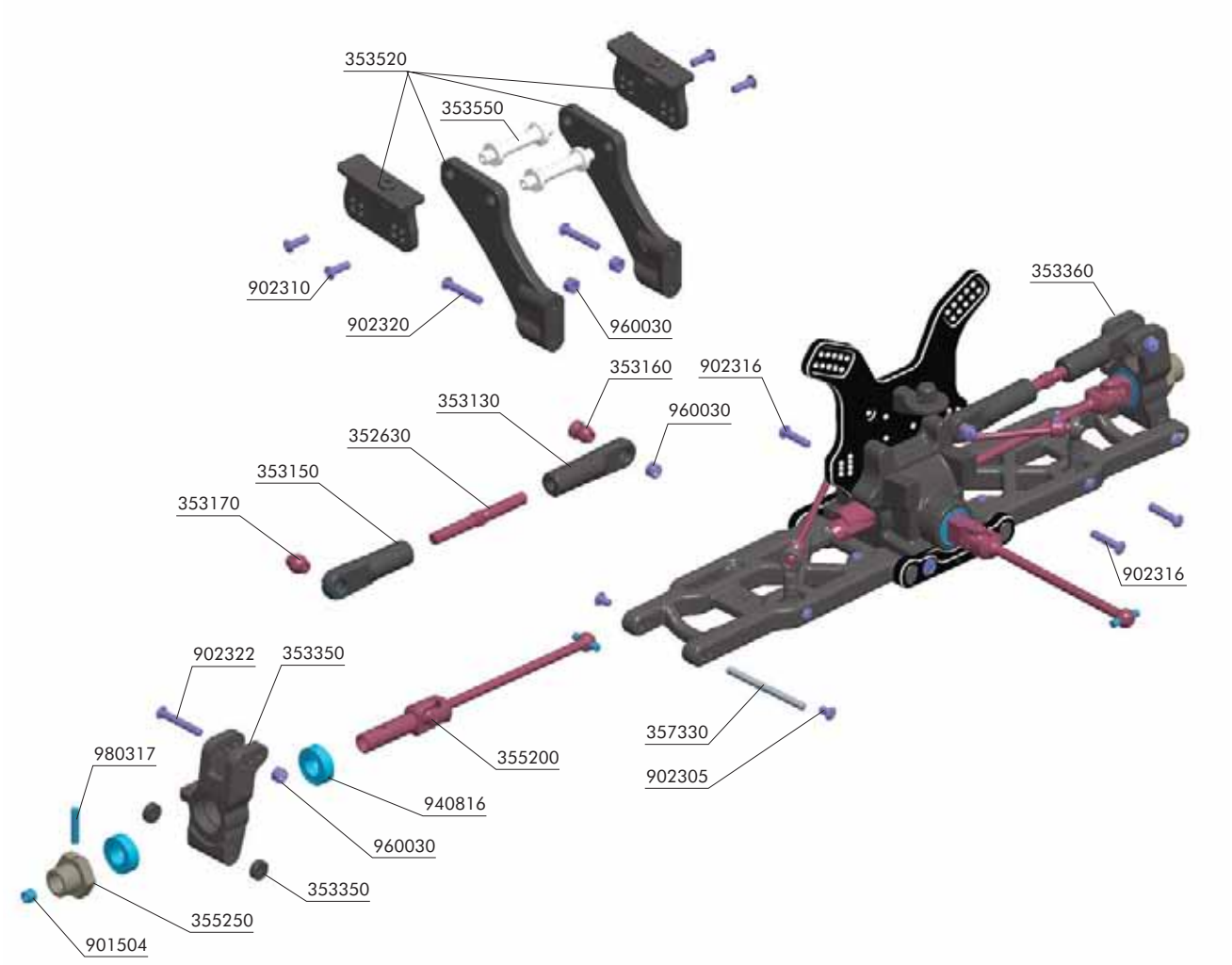



**BAG 3**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 35 2001 | BLOCCHETTI PER BARRA | 35 3428 | BARRA ANTIROLLIO POSTERIORE 2.8MM |
| 35 2315 | BOCCOLA ECCENTRICA (2) | 35 7210 | PERNO INFERIORE INTERNO F/R (2) |
| 35 2450 | GIUNTO SFERICO BARRA STABILIZZATRICE 5.8 (4) | 90 1303 | VITE ESAGONALE SB M3x3 (10) |
| 35 2460 | SFERA 5.8 (10) | 90 1305 | VITE ESAGONALE SB M3x5 (10) |
| 35 2470 | TESTA SNODATA 5.8 (8) | 90 1312 | VITE ESAGONALE SB M3x12 (10) |
| 35 3110 | SOSPENSIONE INFERIORE POSTERIORE DESTRA | 90 1408 | VITE ESAGONALE SB M4x8 (10) |
| 35 3120 | SOSPENSIONE INFERIORE POSTERIORE SINISTRA | 90 2318 | VITE ESAGONALE SH M3x18 (10) |
| 35 3310 | PIASTRINA INFERIORE SOSP. POSTERIORE ANT. - 7075 T6 (5MM) | 90 3308 | VITE ESAGONALE SFH M3x8 (10)) |
| 35 3320 | PIASTRINA INFERIORE SOSP. POSTERIORE POST. 0°-2°- 7075 T6 (5MM) | 90 9369 | VITE PHILLIPS SS 3.5x19 (10) |
| 35 3322 | PIASTRINA INFERIORE SOSP. POSTERIORE POST. 2°-4°- 7075 T6 (5MM) | 90 9395 | VITE PHILLIPS SS 3.5x45 (10) |






**BAG**

**4**

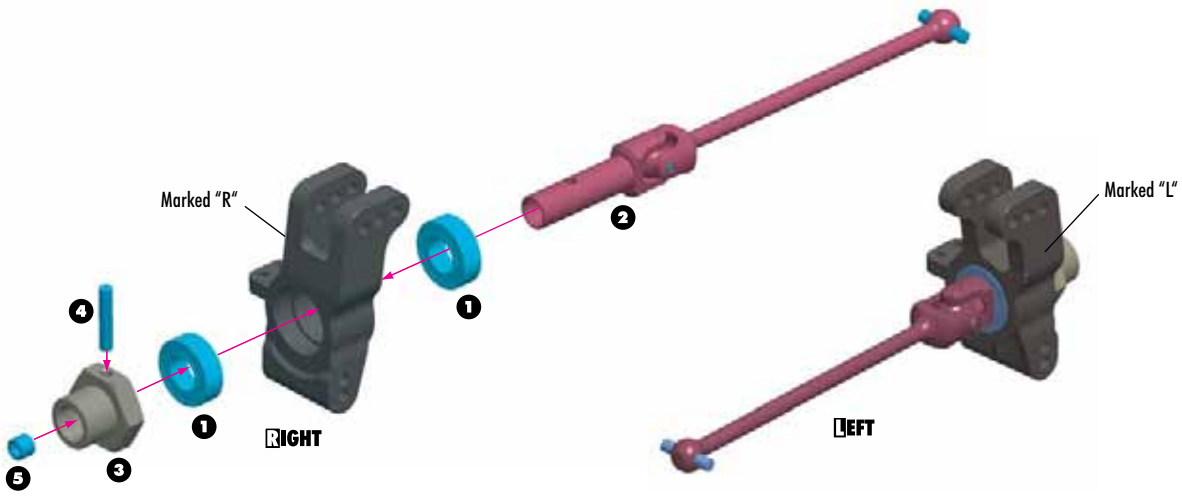
| | |
|---|---|
| 35 2630 | TIRANTE M5 L/R 50 MM - SPRING STEEL (2) |
| 35 3130 | TESTA SFERICA INTERNA (2) |
| 35 3150 | TESTA SFERICA ESTERNA (2) |
| 35 3160 | SFERA 6.8 (4) |
| 35 3170 | SFERA ESTERNA 6.8 (4) |
| 35 3350 | BARILOTTO POST. DESTRO |
| 35 3360 | BARILOTTO POST. SINISTRO |
| 35 3520 | SUPPORTO ALETTONE |
| 35 3550 | DISTANZIALI SUPPORTO ALETTONE (2) |
| 35 5200 | OMPCINETICI F/R - HUDY SPRING STEEL™ |
| 35 5250 | TRASCINATORI ESAGONALI - ANODIZZATI (2) |
| 35 7330 | PERNI INFERIORI ESTERNI (2) |
| 90 1504 | VITE ESAGONALE SB M5x4 (10) |
| 90 2305 | VITE ESAGONALE SH M3x5 (10) |
| 90 2310 | VITE ESAGONALE SH M3x10 (10) |
| 90 2316 | VITE ESAGONALE SH M3x16 (10) |
| 90 2320 | VITE ESAGONALE SH M3x20 (10) |
| 90 2322 | VITE ESAGONALE SH M3x22 (10) |
| 94 0816 | CUSCINETTI SCHERMATI BLU 8x16x5 (2) |
| 96 0030 | DADO M3 (10) |
| 98 0317 | PIOLO 3x17 (10) |

901504
SB M5x4

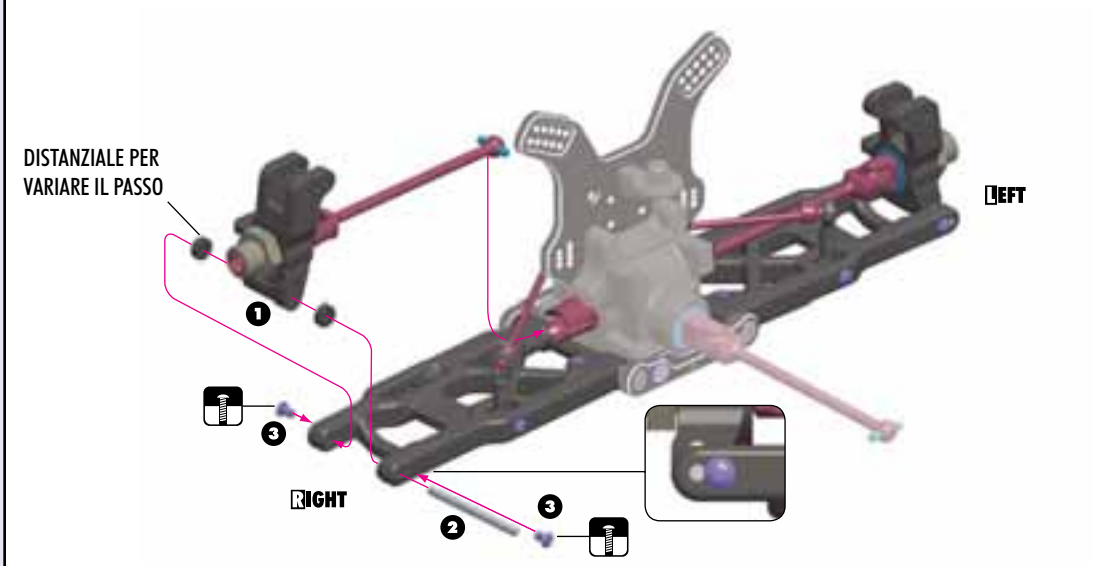
940816
BB 8x16x5



980317
P 3x17



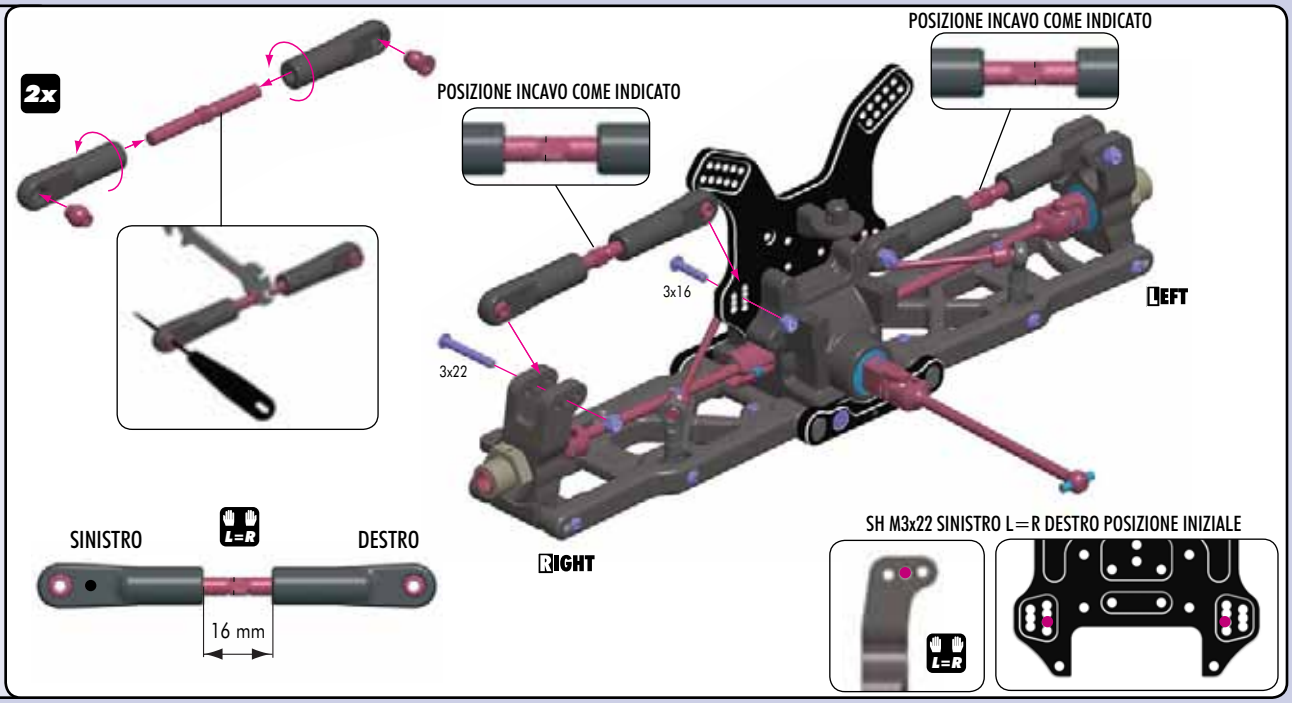
902305
SH M3x5




902316
SH M3x16

902322
SH M3x22

960030
N M3

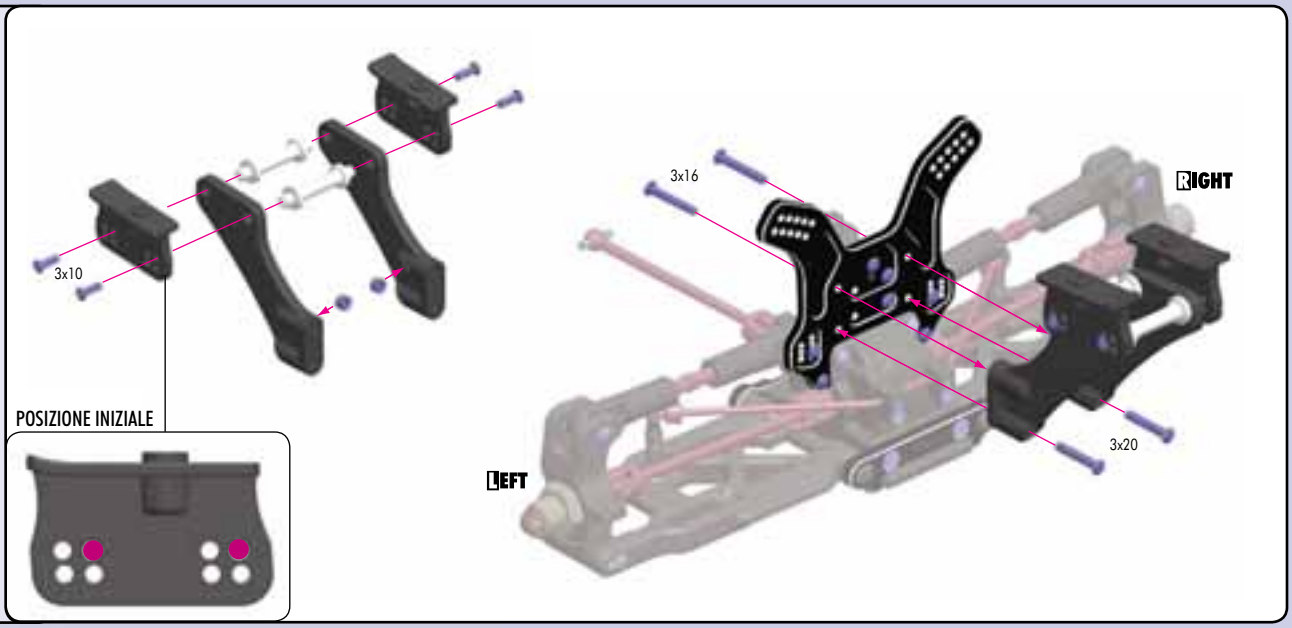



902310
SH M3x10

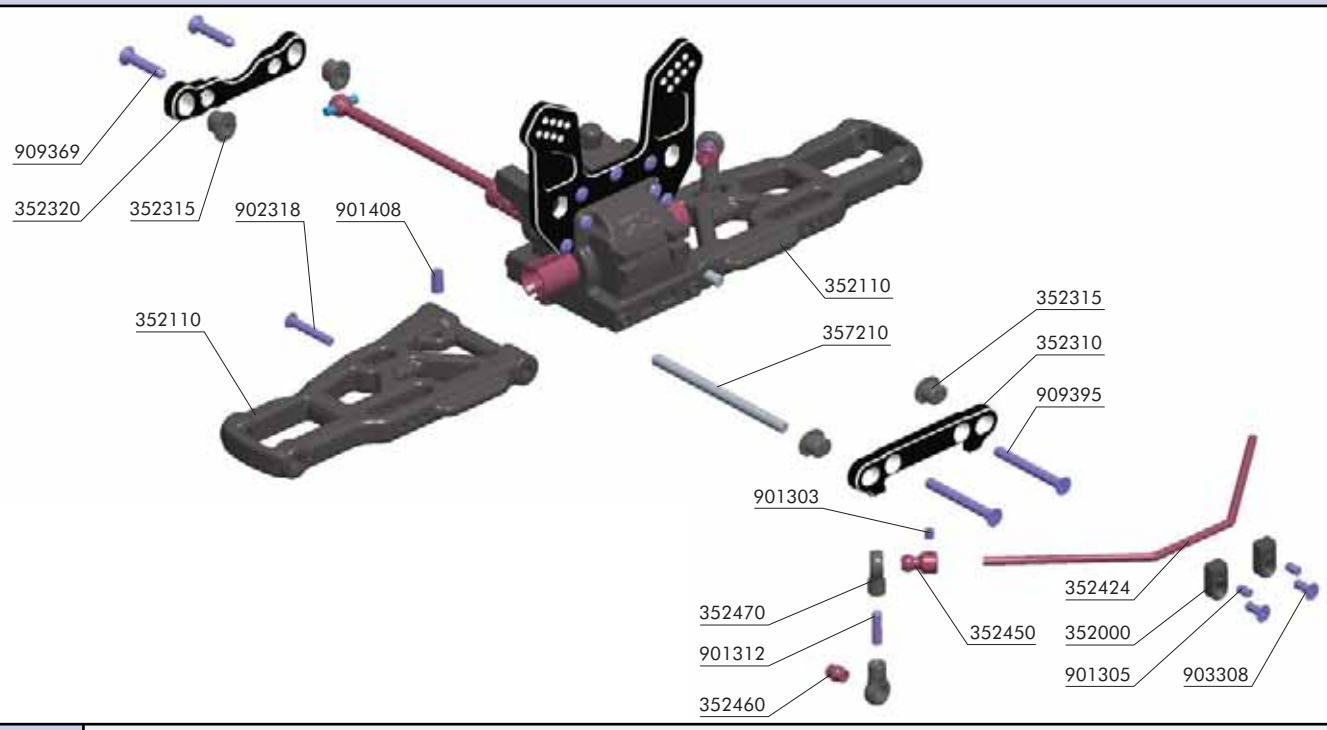
902316
SH M3x16

902320
SH M3x20

960030
N M3

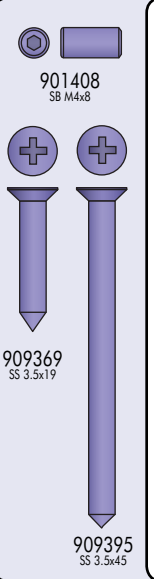


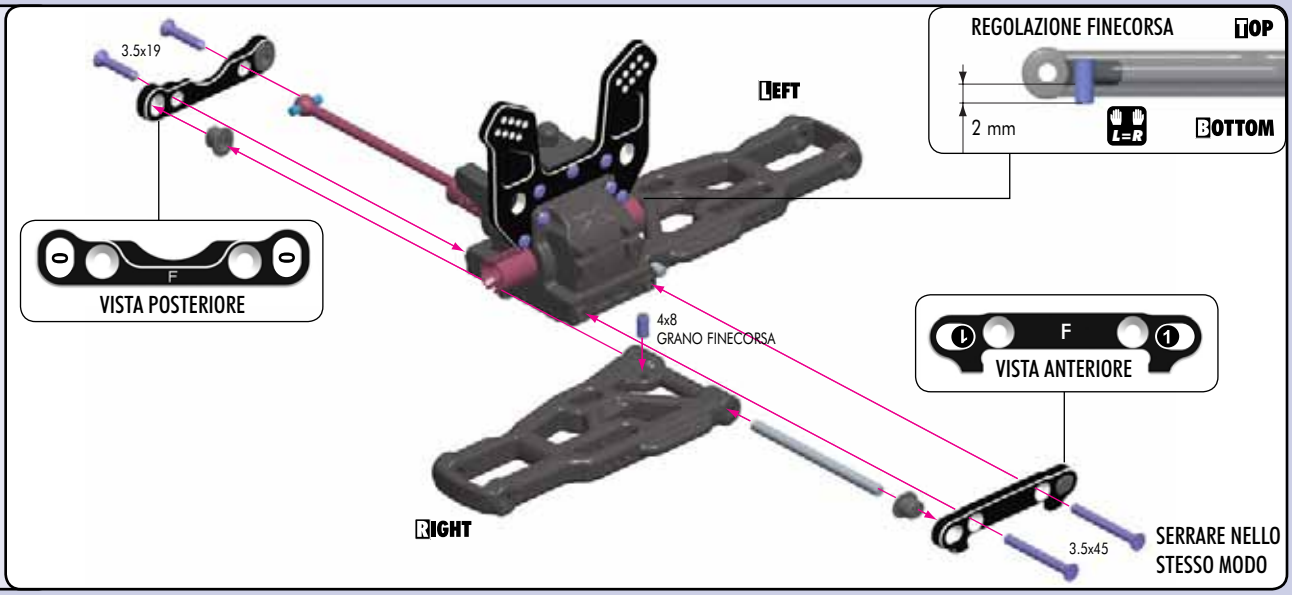
# 5. SOSPENSIONE ANTERIORE

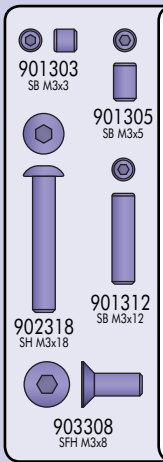


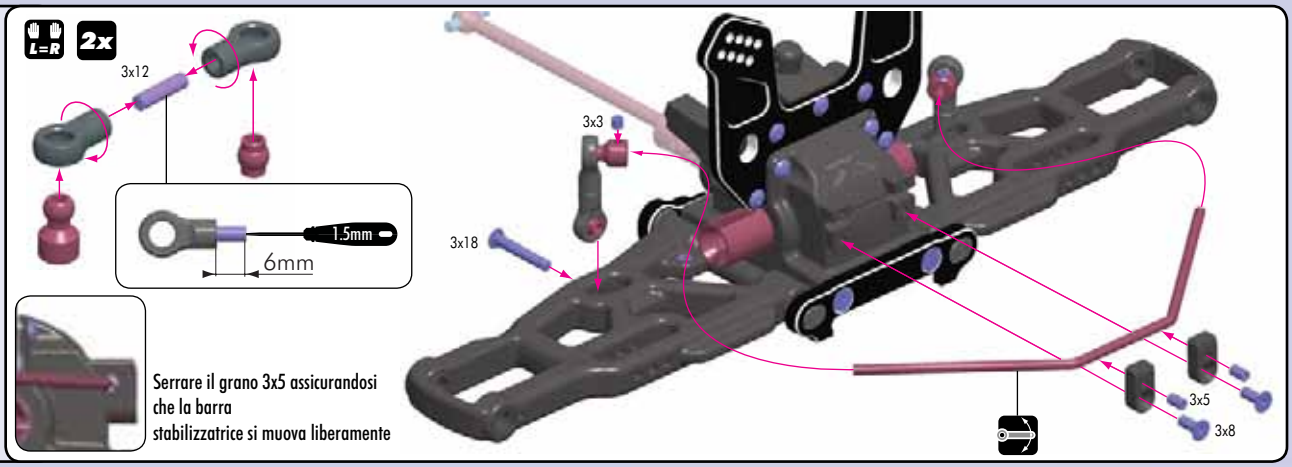

**BAG 5**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 35 2000 | CELLULA DIFFERENZIALE ANTERIORE | 35 7210 | PERNO INFERIORE INTERNO F/R (2) |
| 35 2110 | SOSPENSIONE INFERIORE ANTERIORE | 90 1303 | VITE ESAGONALE SB M3x3 (10) |
| 35 2310 | PIASTRINA INFERIORE AN TERIORE - 7075 T6 (5MM) | 90 1305 | VITE ESAGONALE SB M3x5 (10) |
| 35 2315 | BOCCOLA ECCENTRICA (2) | 90 1312 | VITE ESAGONALE SB M3x12 (10) |
| 35 2320 | PIASTRINA INFERIORE POSTERIORE - 7075 T6 (5MM) | 90 1408 | VITE ESAGONALE SB M4x8 (10) |
| 35 2424 | BARRA ANTIROLLIO 2.4MM | 90 2318 | VITE ESAGONALE SH M3x18 (10) |
| 35 2450 | GIUNTO SFERICO BARRA STABILIZZATRICE 5.8 (4) | 90 3308 | VITE ESAGONALE SFH M3x8 (10)) |
| 35 2460 | SFERA 5.8 (10) | 90 9369 | VITE PHILLIPS SS 3.5x19 (10) |
| 35 2470 | TESTA SNODATA 5.8 (8) | 90 9395 | VITE PHILLIPS SS 3.5x45 (10) |

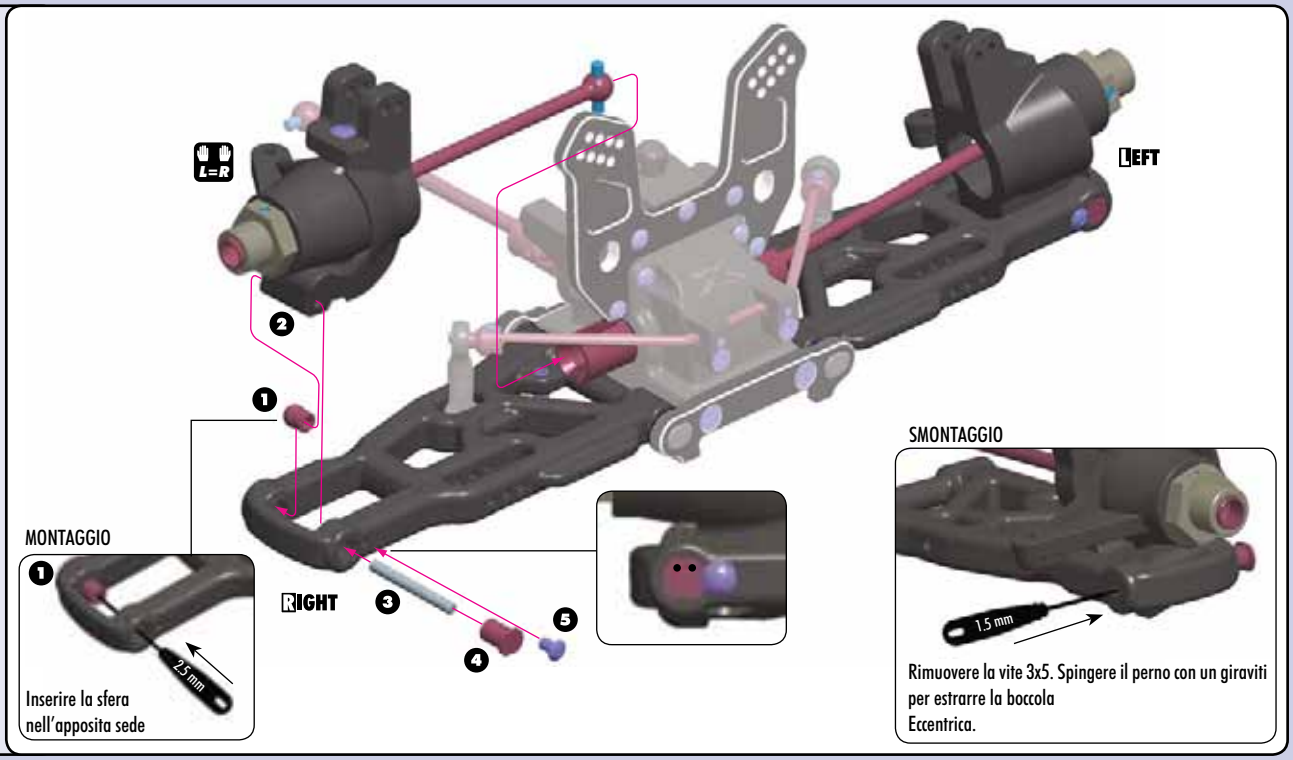


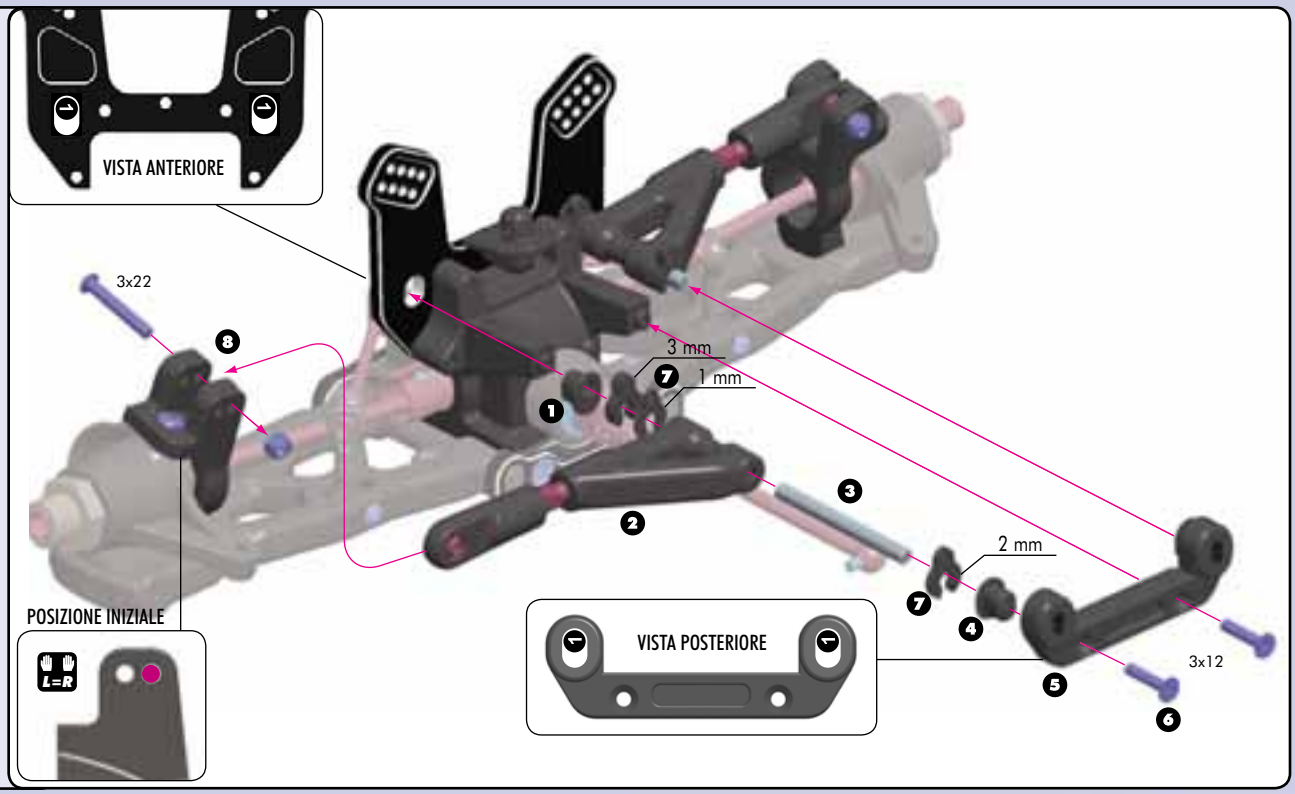
902305
SH M3x5



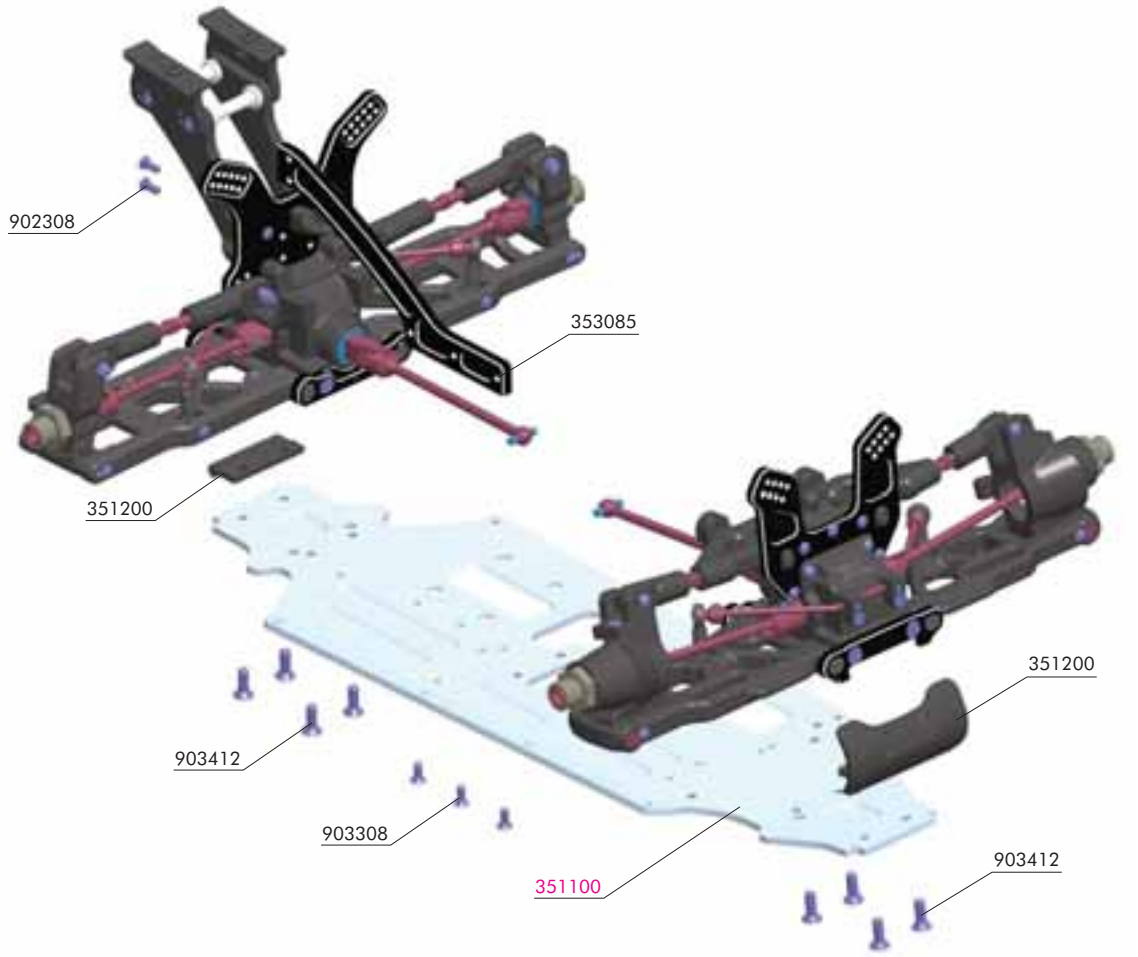
902322
SH M3x22

903312
SFH M3x12

960030
N M3



# ASSEMBLAGGIO ANT. & POST.

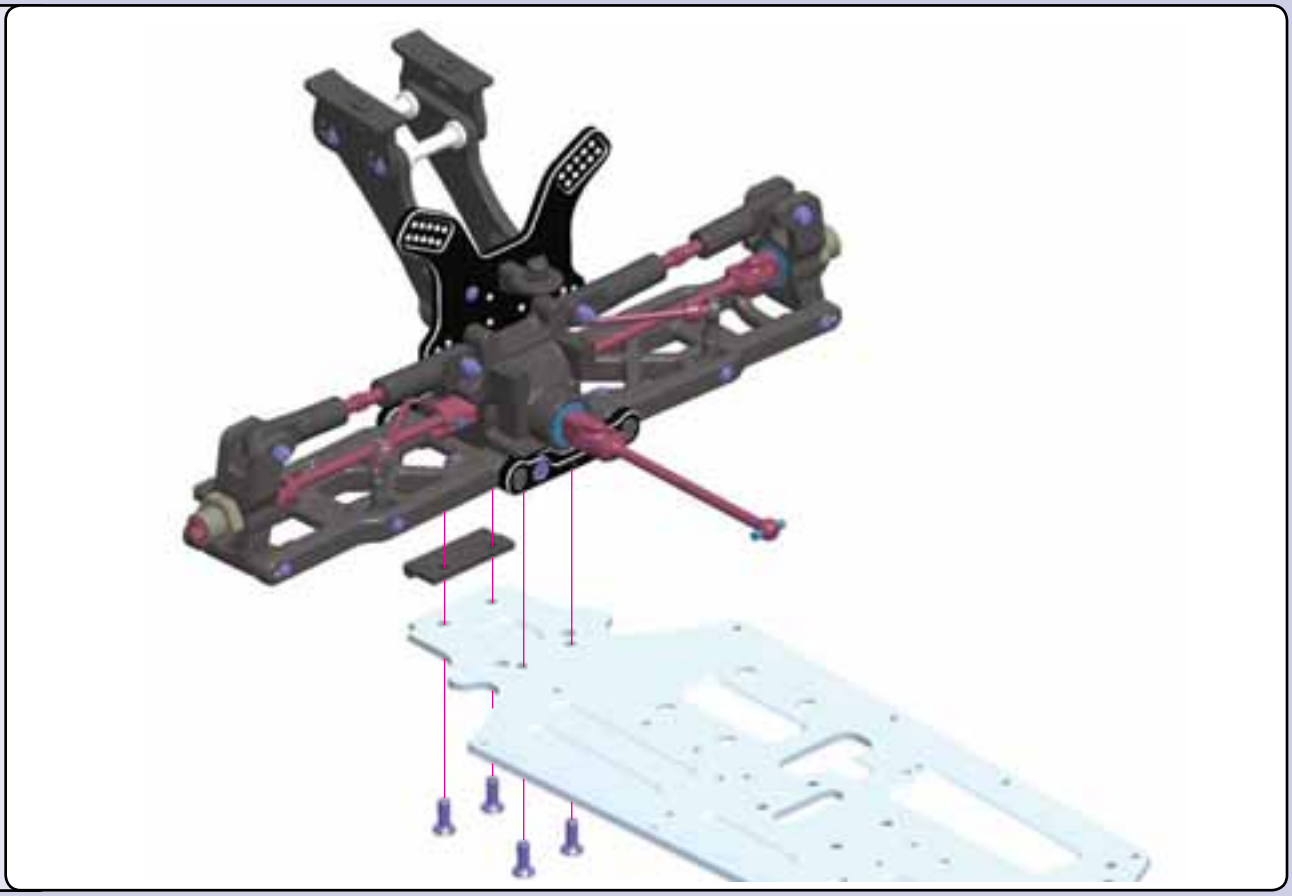



**BAG**

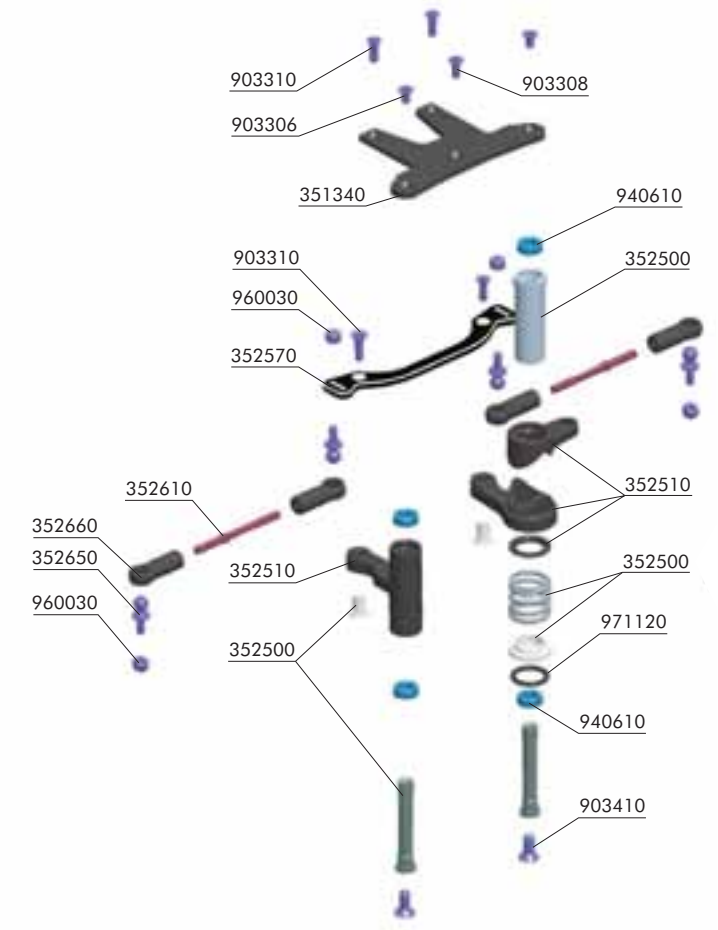
**6.2**

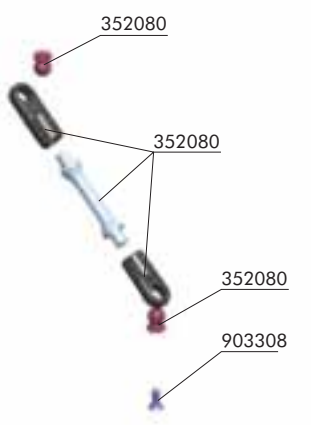
35 1200 BUMPER ANT. POST.
35 3085 RINFORZO POSTERIORE 7075 T6 (5MM)
90 2308 VITE ESAGONALE SH M3x8 (10)
90 3308 VITE ESAGONALE SFH M3x8 (10)
90 3412 VITE ESAGONALE SFH M4x12 (10)
35 1100 TELAIO - LAVORATO CNC 7075 T6 (3MM)

903412
SFH M4x12



# 7. STERZO



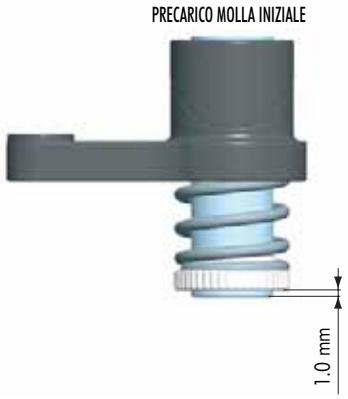




**BAG**

**7**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 35 1340 | PIASTRA SUPERIORE CARBONIO | 90 3306 | VITE ESAGONALE SFH M3x6 (10) |
| 35 2080 | RINFORZO ANTERIORE | 90 3308 | VITE ESAGONALE SFH M3x8 (10) |
| 35 2500 | SALVA SERVO COMPLETO | 90 3310 | VITE ESAGONALE SFH M3x10 (10) |
| 35 2510 | PARTI IN PLASTICA SALVA SERVO | 90 3410 | VITE ESAGONALE SFH M4x10 (10) |
| 35 2570 | PIASTRA STERZO ALL. 7075 T6 (3MM) | 94 0610 | CUSCINETTI SCHERMATI BLU 6x10x3 (2) |
| 35 2610 | TIRANTE M3 L/R 45 MM - SPRING STEEL (2) | 96 0030 | DADO M3 (10) |
| 35 2650 | SFERA FILETTATA 5.8MM (4) | 97 1120 | O-RING SILICONICO 12x1.6 (10 |
| 35 2660 | TESTA SFERICA 5.8MM (4) | | |

971120
O 12x1.6



903310
SFH M3x10

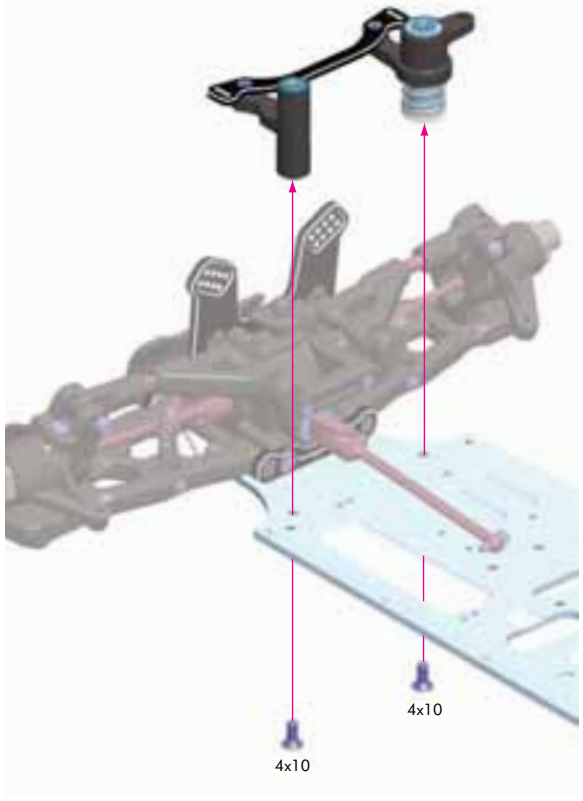
940610
BB 6x10x3

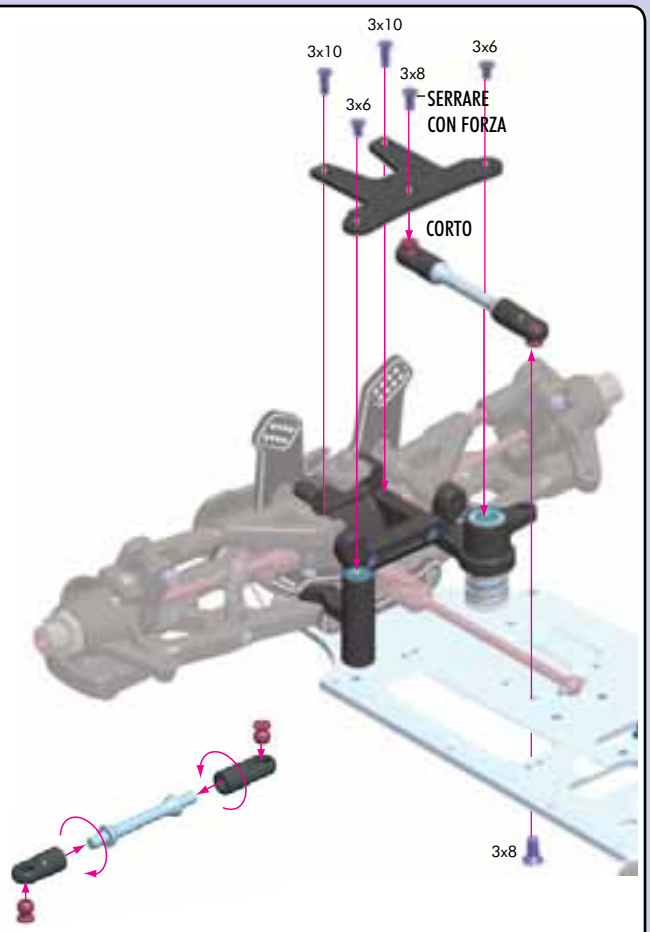
903306
SFH M3x6

903308
SFH M3x8

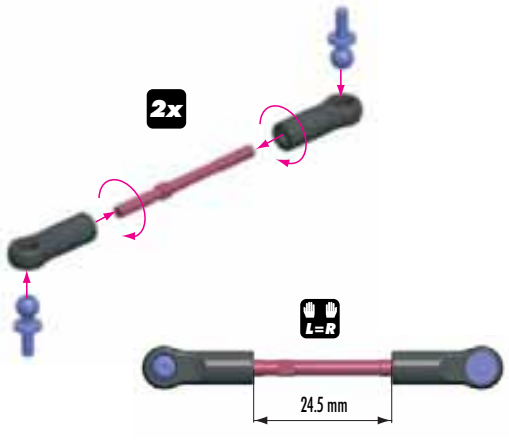
903310
SFH M3x10

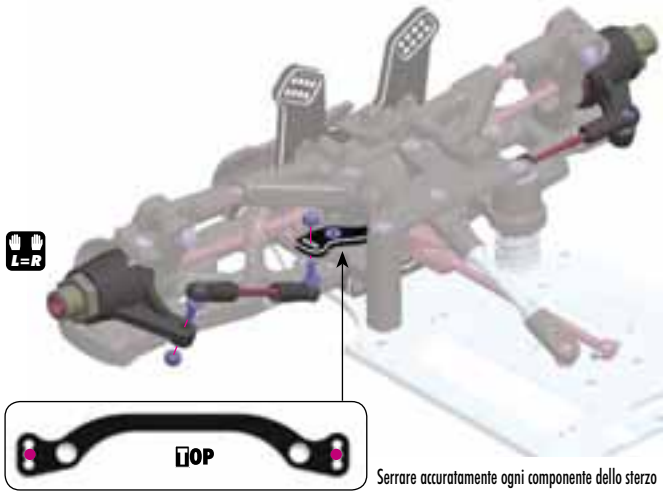
903410
SFH M4x10



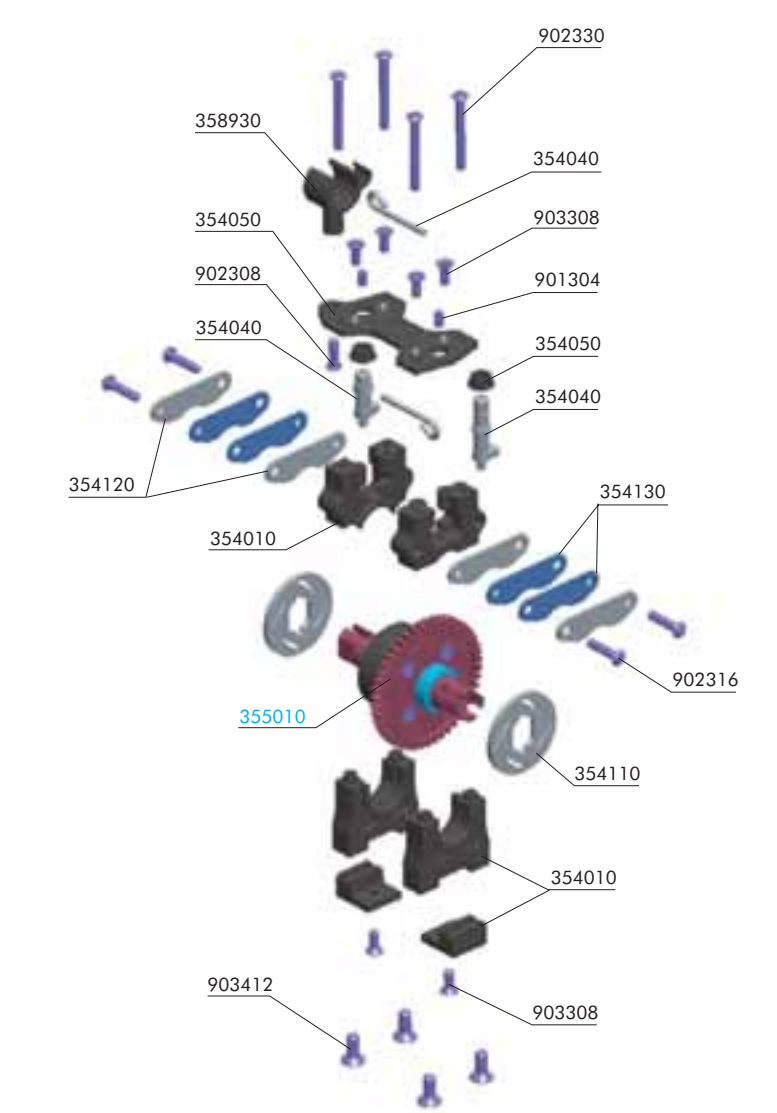
960030
N M3




Serrare accuratamente ogni componente dello sterzo

# 8. DIFF. CENTRALE & FRENO

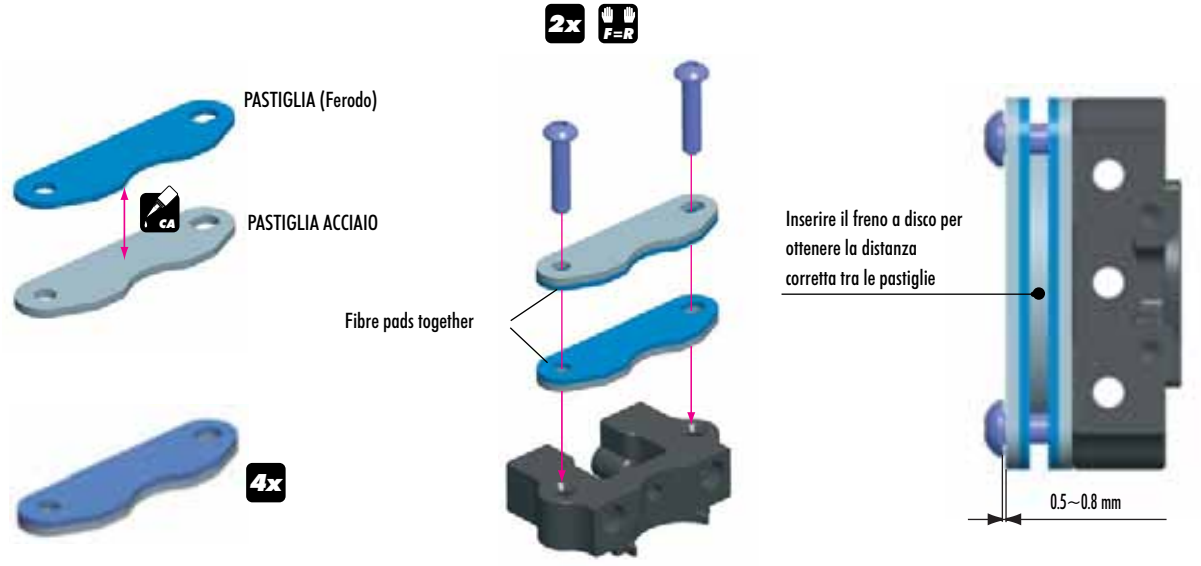



**BAG**

**8**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 35 4010 | SUPPORTO DIFFERENZIALE COMPLETO | 90 2308 | VITE ESAGONALE SH M3x8 (10) |
| 35 4040 | CAMMA FRENO E LEVERAGGIO (2+2) | 90 2316 | VITE ESAGONALE SH M3x16 (10) |
| 35 4050 | PIASTRA CENTRALE CARBONIO | 90 2330 | VITE ESAGONALE SH M3x30 (10) |
| 35 4110 | DISCO FRENO VENTILATO | 90 3308 | VITE ESAGONALE SFH M3x8 (10) |
| 35 4120 | PASTIGLIE FRENO (4) | 90 3412 | VITE ESAGONALE SFH M4x12 (10) |
| 35 4130 | PASTIGLIE FRENO FERODO (4) | | |
| 35 8930 | SUPPORTO FILTRO CARBURANTE | 35 5010 | DIFFERENZIALE CENTRALE COMPLETO |
| 90 1304 | VITE ESAGONALE SB M3x4 (10) | | |

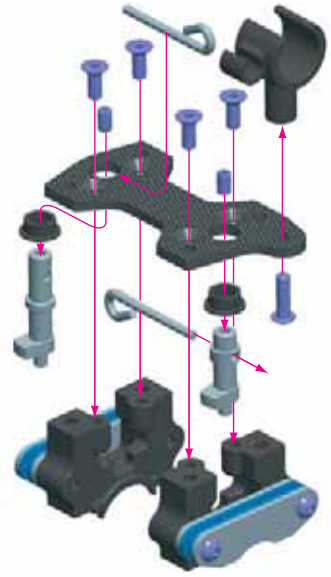
902316
SH M3x16

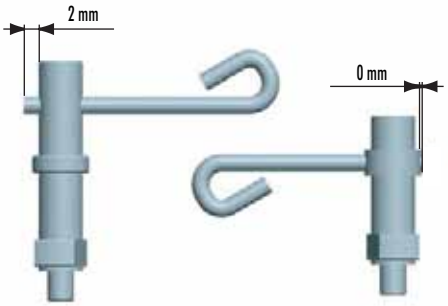


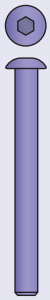
901304
SB M3x4

902308
SH M3x8

903308
SFH M3x8





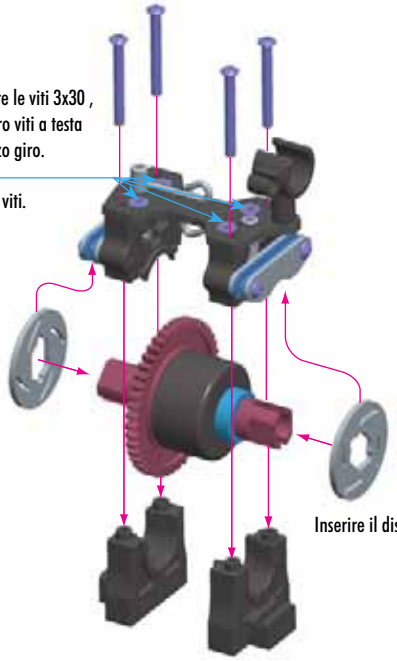
902330
SH M3x30

903308
SFH M3x8

NOTE ORIENTATION

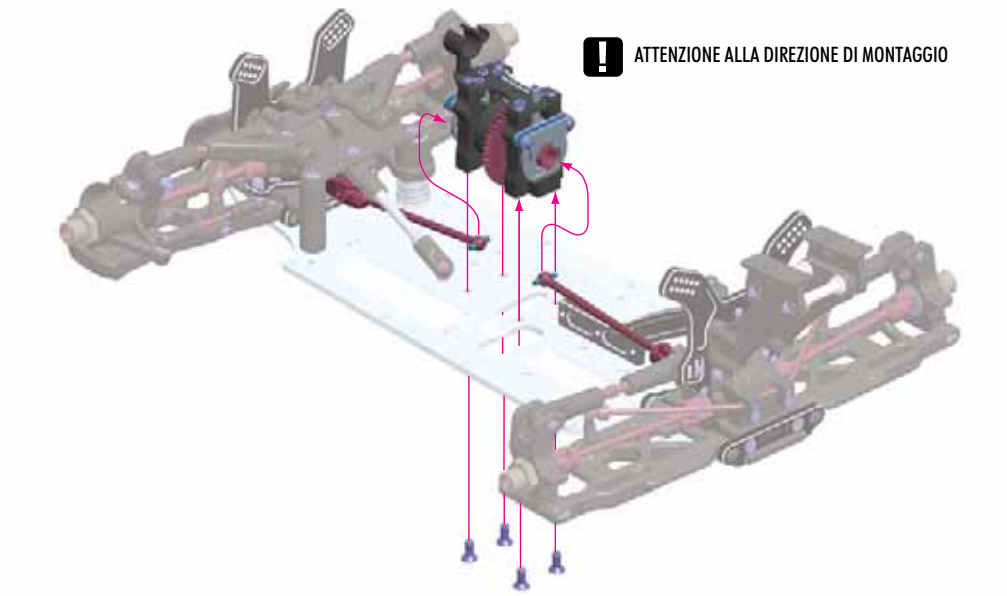
Prima di inserire le viti 3x30 , svitare le quattro viti a testa svasata di mezzo giro.

Serrare tutte le viti.



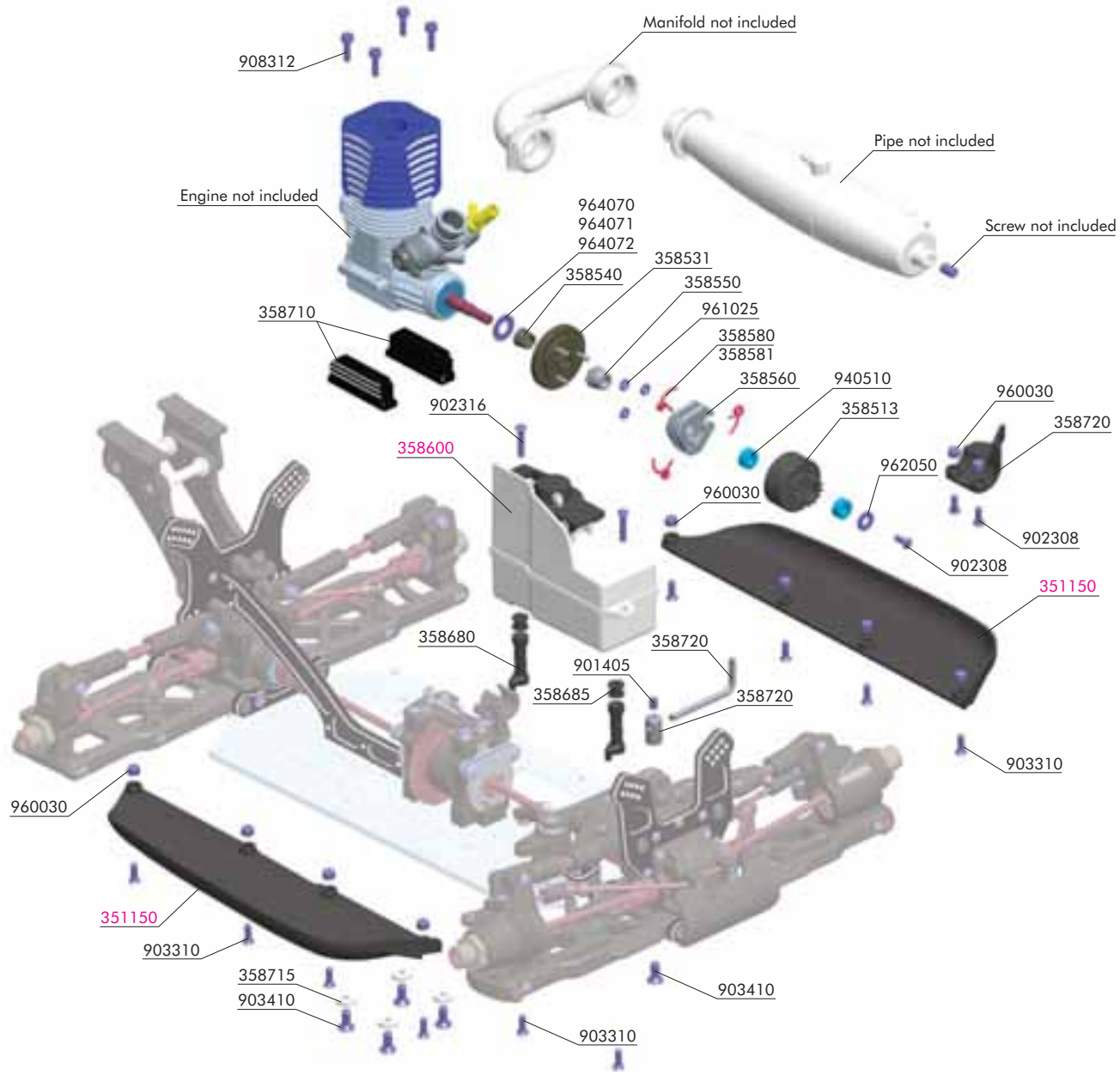
Inserire il disco tra le pastiglie

903412
SFH M4x12



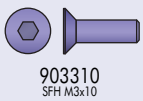
ATTENZIONE ALLA DIREZIONE DI MONTAGGIO

# 9. SERBATOIO & MOTORE



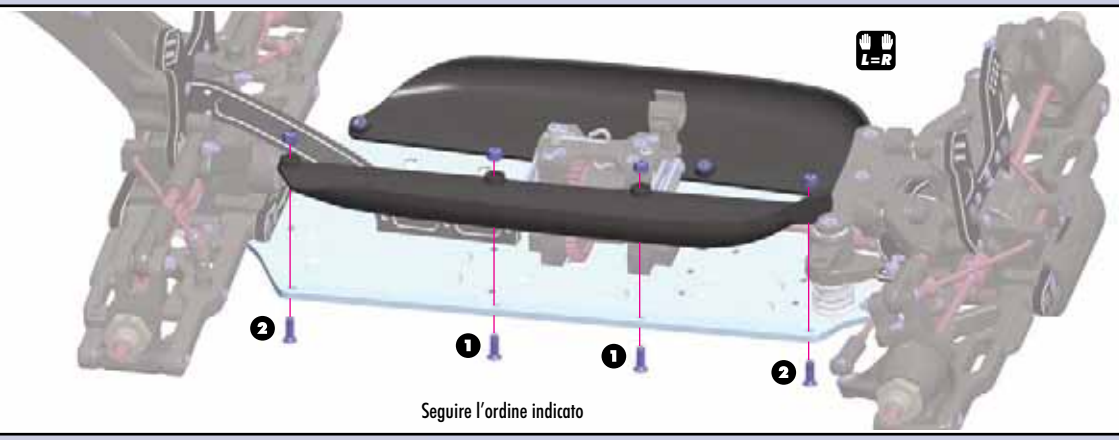

**BAG 9**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 35 8513 | CAMPANA FRIZIONE 13T | 90 2316 | VITE ESAGONALE SH M3x16 (10) |
| 35 8531 | VOLANO ANODIZZATO | 90 3310 | VITE ESAGONALE SFH M3x10 (10) |
| 35 8540 | CONO VOLANO | 90 3410 | VITE ESAGONALE SFH M4x10 (10) |
| 35 8550 | DADO VOLANO - HUDY SPRING STEEL™ | 90 8312 | VITE ESAGONALE (CAP HEAD) 3x12 (10) |
| 35 8560 | CEPPI FRIZIONE ALLUMINIO - CNC (3) | 94 0510 | CUSCINETTI SCHERMATI BLU 5x10x4 (2) |
| 35 8580 | MOLLE FRIZIONE 0.9MM (3) | 96 0030 | DADO M3 (10) |
| 35 8581 | MOLLE FRIZIONE 1MM (3) | 96 1025 | RONDELLA S 2.5 (10) |
| 35 8680 | COLONNE SUPPORTO SERBATOIO (2) | 96 2050 | RONDELLA S 5x10x1.0 (10) |
| 35 8685 | GOMMINI SERBATOIO (4) | 96 4070 | RONDELLA S 7x12x0.2 (10) |
| 35 8710 | BLOCCHETTI SUPP. MOTORE - CNC | 96 4071 | RONDELLA S 7x12x0.3 (10) |
| 35 8715 | RONDELLE (4) | 96 4072 | RONDELLA S 7x12x0.5 (10) |
| 35 8720 | SUPPORTO MARMITTA | | |
| 90 1405 | VITE ESAGONALE SB M4x5 (10) | 35 1150 | PROTEZIONI LATERALI TELAIO |
| 90 2308 | VITE ESAGONALE SH M3x8 (10) | 35 8600 | SERBATOIO COMPLETO |



903310
SFH M3x10

960030
N M3




Seguire l'ordine indicato

902308
SH M3x8

908312
SCH M3x12

940510
BB 5x10x4

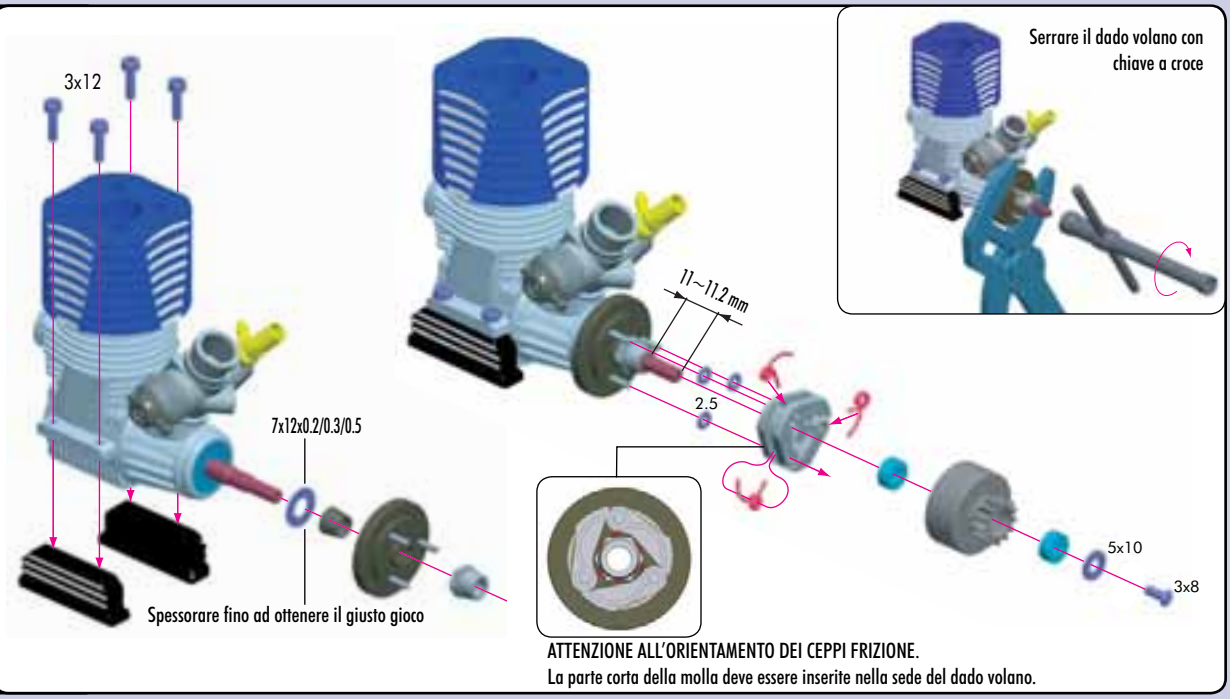
961025
S 2.5

962050
S 5x10x1

964070
S 7x12x0.2

964071
S 7x12x0.3

964072
S 7x12x0.5

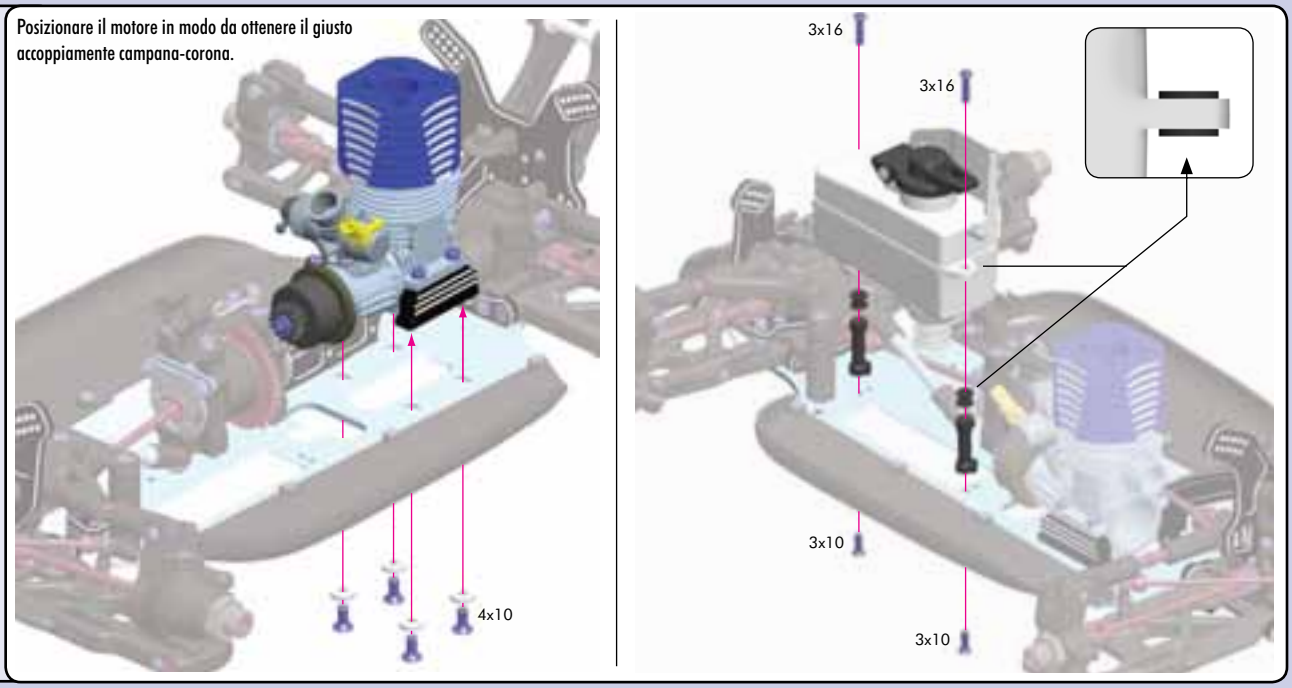



ATTENZIONE ALL'ORIENTAMENTO DEI CEPPI FRIZIONE.
La parte corta della molla deve essere inserite nella sede del dado volano.

902316
SH M3x16

903310
SFH M3x10

903410
SFH M4x10

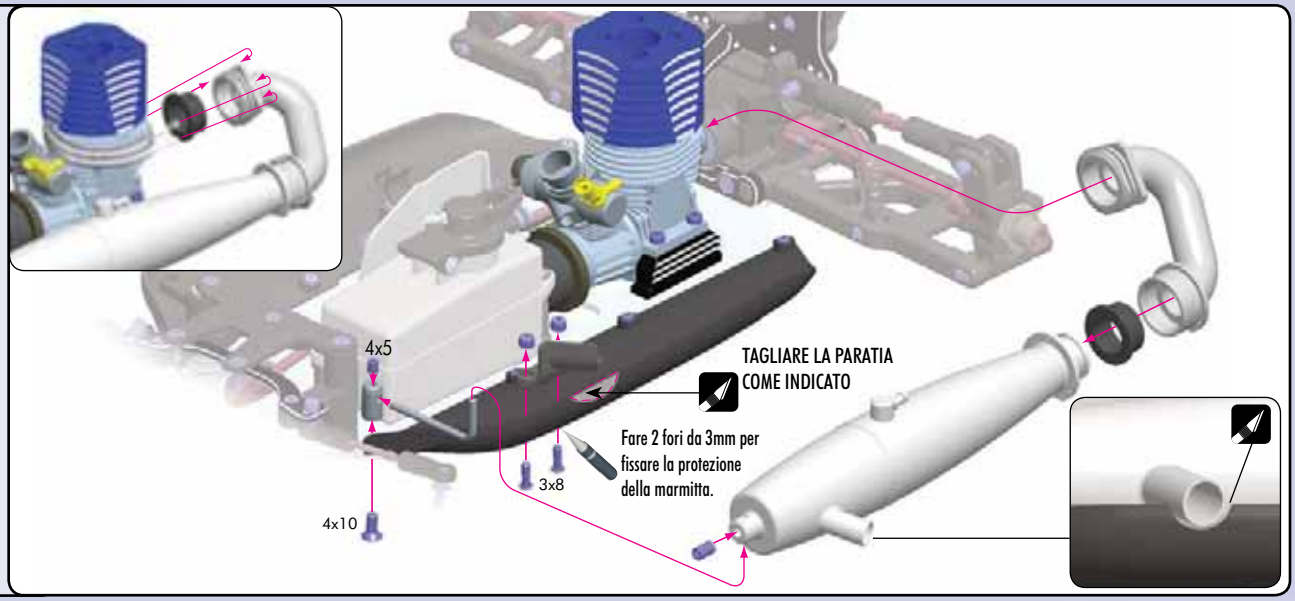



901405
SB M4x5

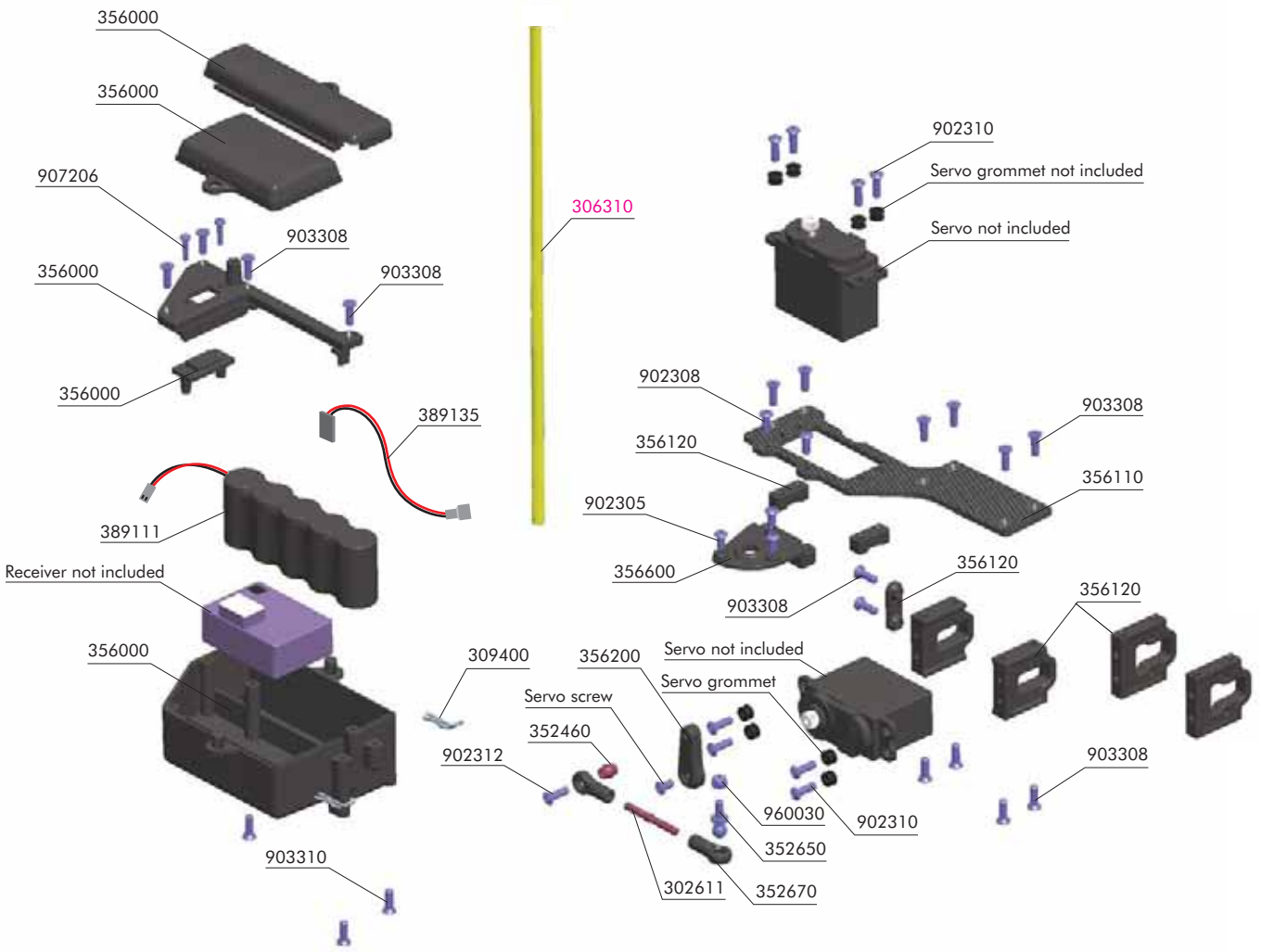
902308
SH M3x8

903410
SFH M4x10

960030
N M3



# 10. BOX RICEVENTE

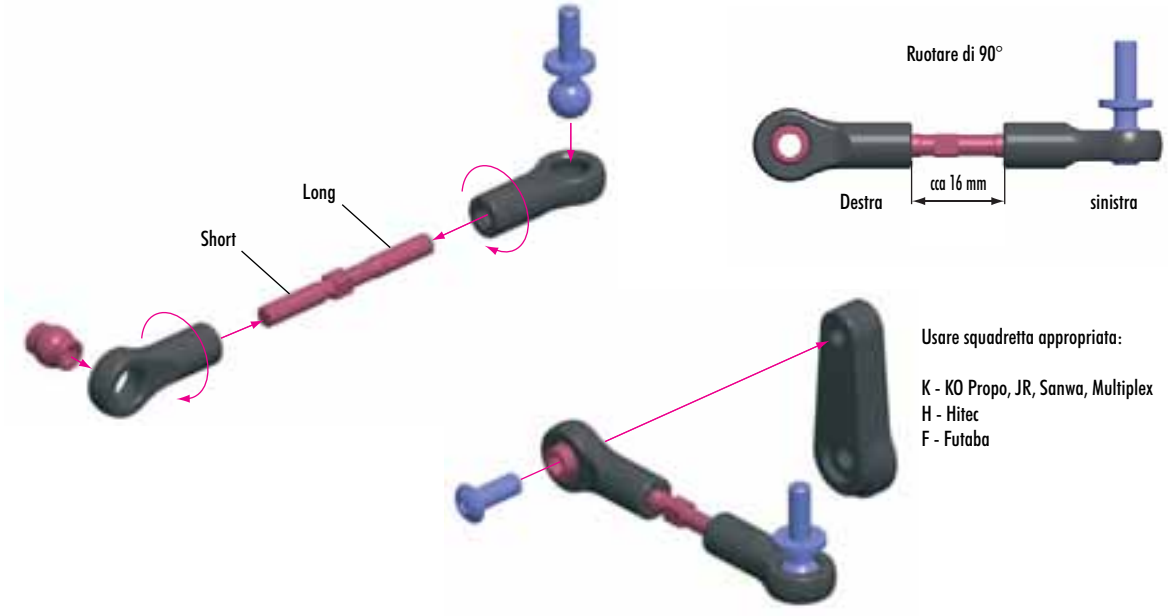



**BAG**

**10**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 30 2611 | TIRANTE M3 L/R 35 MM - SPRING STEEL (2) | 38 9135 | CAVO RICEVENTE PACCO BATTERIA |
| 30 9400 | CLIP CARROZZERIA (8) | 90 2305 | VITE ESAGONALE SH M3x5 (10) |
| 35 2460 | SFERA 5.8 (10) | 90 2308 | VITE ESAGONALE SH M3x8 (10) |
| 35 2650 | SFERA FILETTATA 5.8MM (4) | 90 2310 | VITE ESAGONALE SH M3x10 (10) |
| 35 2670 | TESTA SNODATA 5.8MM (4) | 90 2312 | VITE ESAGONALE SH M3x12 (10) |
| 35 6000 | BOX RICEVENTE COMPLETA | 90 3308 | VITE ESAGONALE SFH M3x8 (10) |
| 35 6110 | PIASTRA RADIO CARBONIO | 90 3310 | VITE ESAGONALE SFH M3x10 (10) |
| 35 6120 | SUPPORTO SERVO STERZO COMPLETO | 90 7206 | VITE PHILLIPS 2x6 (10) |
| 35 6200 | TIRANTERIA STERZO-GAS COMPLETA | 96 0030 | DADO M3 (10) |
| 35 6600 | SUPPORTO TRANSPONDER | | |
| 38 9111 | XRAY PACCO BATTERIA 5-CELL -1200mAh NiMH- 6.0V PRO | 30 6310 | TUBO ANTENNA (2) |

902312
SH M3x12



902308
SH M3x8

902310
SH M3x10

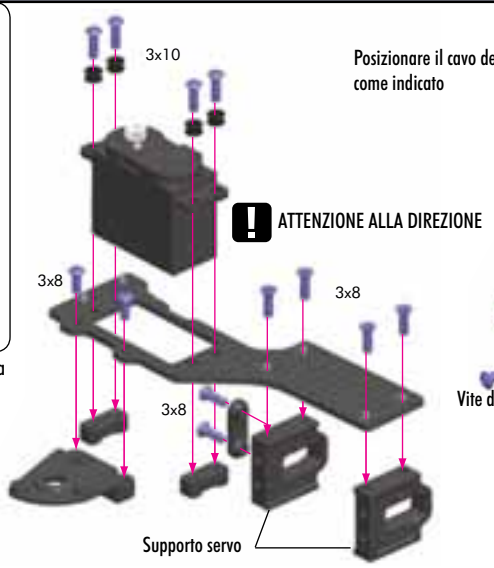
903308
SFH M3x8

KO PROPO

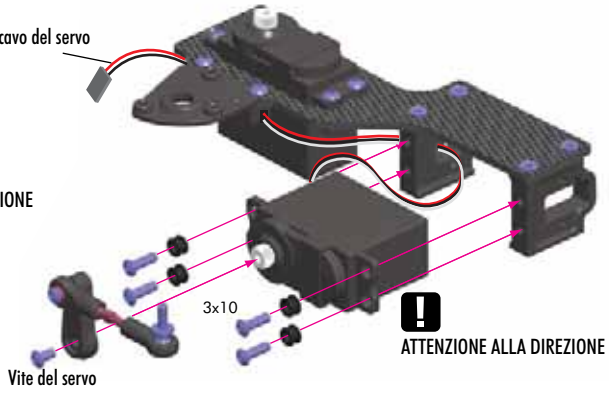
FUTABA

SANWA

Usare la squadretta appropriata



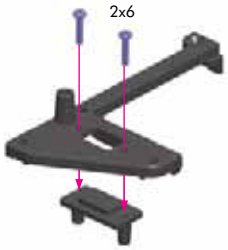

ATTENZIONE ALLA DIREZIONE

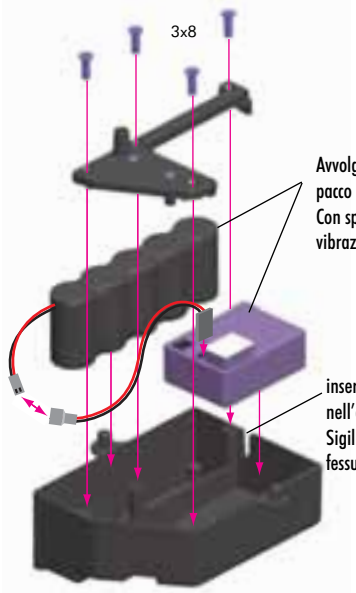


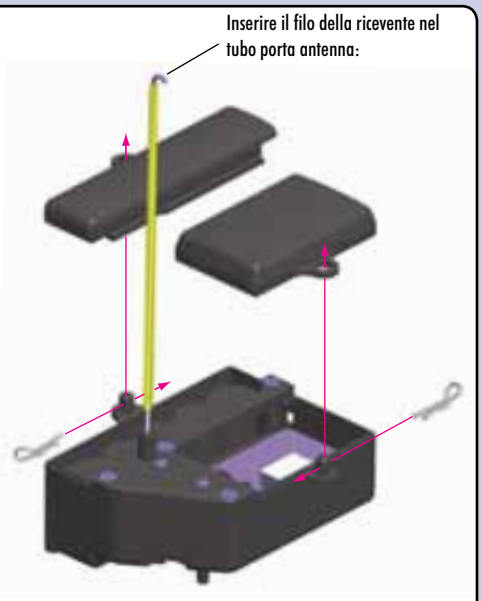

ATTENZIONE ALLA DIREZIONE

903308
SFH M3x8

907206
SP M2x6



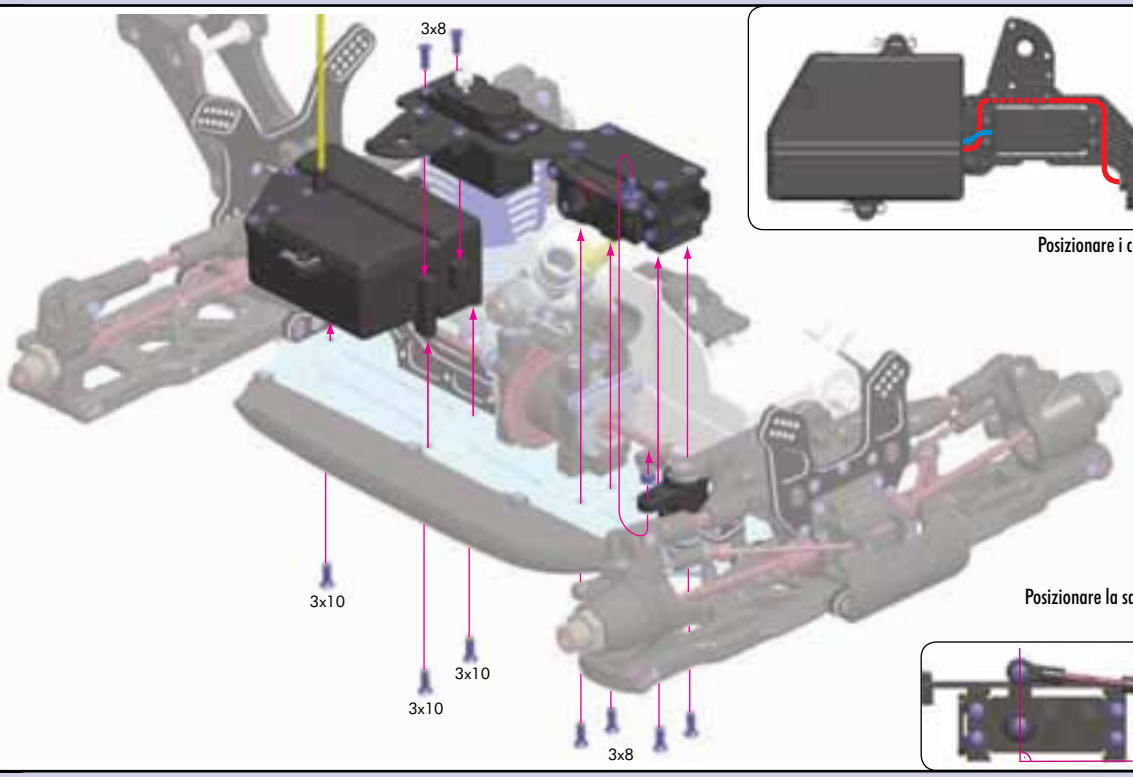



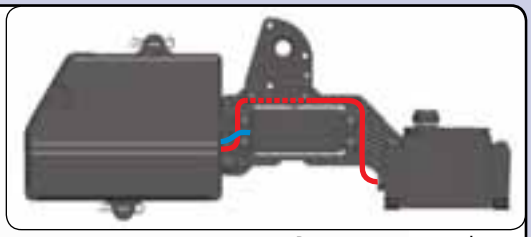




903308
SFH M3x8

903310
SFH M3x10

960030
N M3

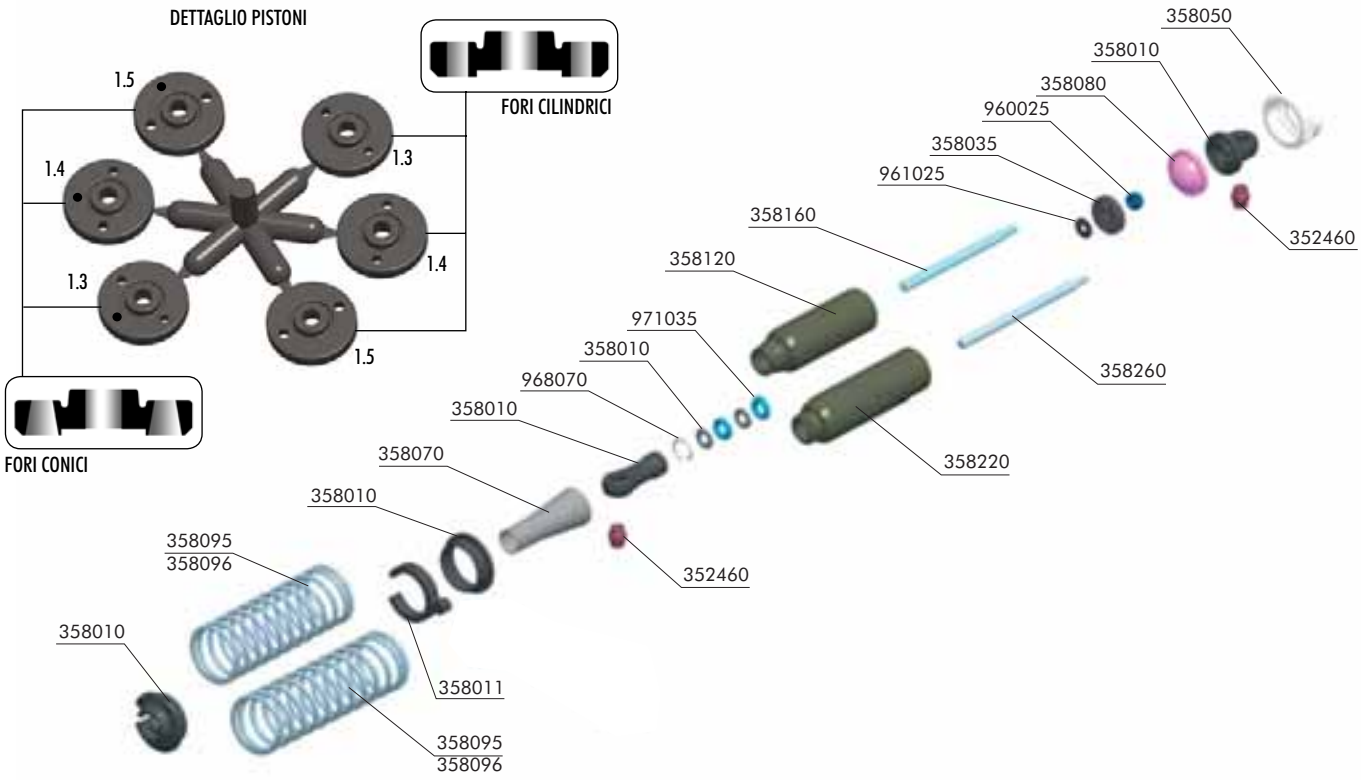


Posizionare i cavi come indicato

Posizionare la squadretta del servo come indicato.l

# 11. AMMORTIZZATORI




**BAGS**

11.1

11.2

| | | | |
|---|---|---|---|
| 35 2460 | SFERA 5.8 (10) | 35 8120 | CORPO AMMORTIZZATORE ANT. ALL. –ANODIZZATO DURO (2) |
| 35 8010 | PARTI AMMORTIZZATORI IN COMPOSITO | 35 8160 | STELI AMMO. ANTERIORI (2) |
| 35 8011 | DISTANZIALI MOLLE | 35 8220 | CORPO AMMORTIZZATORE POST. ALL. –ANODIZZATO DURO (2) |
| 35 8035 | SERIE PISTONI (2) | 38 8260 | STELI AMMO. POSTERIORI (2) |
| 35 8050 | GHIERA CHIUSURA ALLUMINIO (2) | 96 0025 | DADO M2.5 (10) |
| 35 8070 | PROTEZIONE STELO (4) | 96 1025 | RONDELLAR S 2.5 (10) |
| 35 8080 | MEMBRANA (4) | 96 8070 | G-CLIP 7 (10) |
| 35 8095 | XRAY MOLLE SOFFICI AZZURRE (2+2) | 97 1035 | O-RING SILICONICI 3.5x2 (10) |
| 35 8096 | XRAY MOLLE DURE BLU (2+2) | | |

960025 N M2.5

961025 S 2.5

968070 G 7

971035 O 3.5x2

BAG 11.1

1step

Usare pistoni con fori cilindrici 1.5mm (senza marcatura)

Non serrare eccessivamente

Tenere lo stelo con la pinza come indicato. Attenzione a non danneggiare lo stelo.

2step

O-rings

Inserire G-clipnella sede

AMMORTIZZATORI ANT. 2x

3step

Tenere saldamente con una pinza alla fine della parte filettata. Attenzione a non danneggiare lo stelo.

OIL

Stelo corto

SCorpo amm. corto

960025 N M2.5

961025 S 2.5

968070 G 7

971035 O 3.5x2

BAG 11.2

1step

Usare pistoni con fori cilindrici 1.5mm (senza marcatura)

Non serrare eccessivamente

Tenere lo stelo con la pinza come indicato. Attenzione a non danneggiare lo stelo.

2step

O-rings

Inserire G-clipnella sede

AMMORTIZZATORI POST. 2x

3step

Tenere saldamente con una pinza alla fine della parte filettata. Attenzione a non danneggiare lo stelo

OIL

Stelo lungo

Corpo amm. lungo

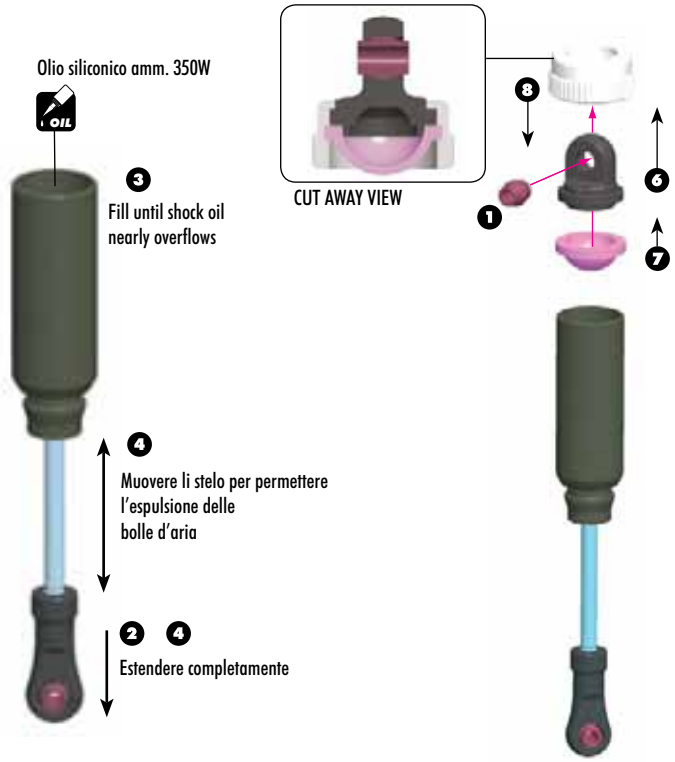
1. Inserire la sfera nella testa snodata in mat. composito.
2. Estendero lo stelo .
3. Riempire con olio siliconico.
4. Lasciare che le bolle d'aria fuoriesca. Muovere lentamente il pistone per favorrei l'espulsio delle bolle. Aggiungere olio se necessario.
5. Estendere completamente lo stelo dell'ammortizzatore.

6. Inserire la testa snodata nella ghiera in alluminio . Assicurarsi di inserire correttamente la tacca di riferimento.
7. Inserire la membrana nella ghiera in alluminio. La membrana deve essere installata correttamente.
8. Avvitare la parte superiore appena assemblata sul corpo ammortizzatore. L'olio in eccesso verrà espulso.

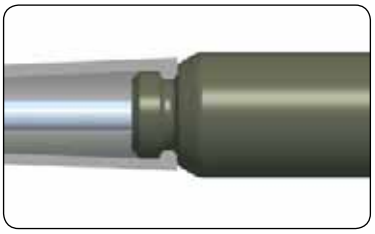
Spurgo ammortizzatori:
Lo stelo deve scorrere liberamente

Lo stelo non deve estendersi da se quando viene compresso. Se questo accade, estendete lo stelo, svitare la ghiera in alluminio, muovere lo stelo fino a far uscire l'olio in eccesso. Riavvitare la ghiera in alluminio. Ripetere lo spurgo se necessario.

Lo stelo non deve rientrare quando viene tirato manualmente. Se questo accade, svitare la ghiera in alluminio completamente. Aggiungere altro olio e riassemblare.
Ripetere lo spurgo se necessario.



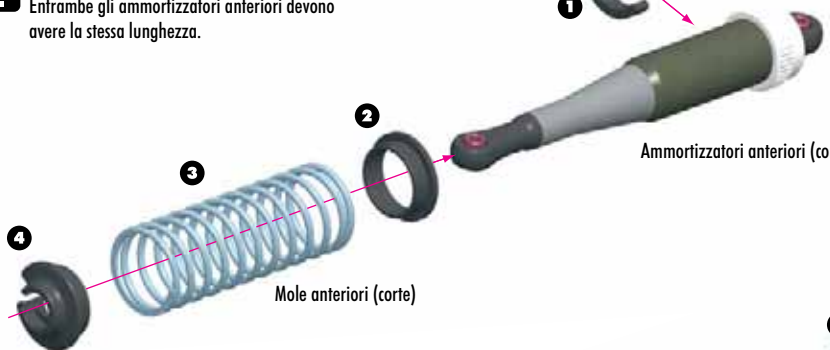

4x Ripetere per gli amm. Ant. e post.

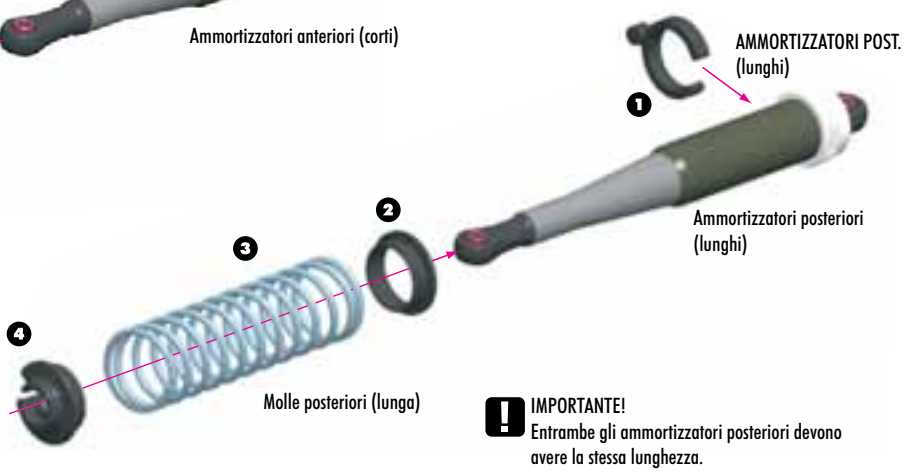

SEZIONE

Usare lo speciale attrezzo per il montaggio e la rimozione

Insert clips according to track conditions

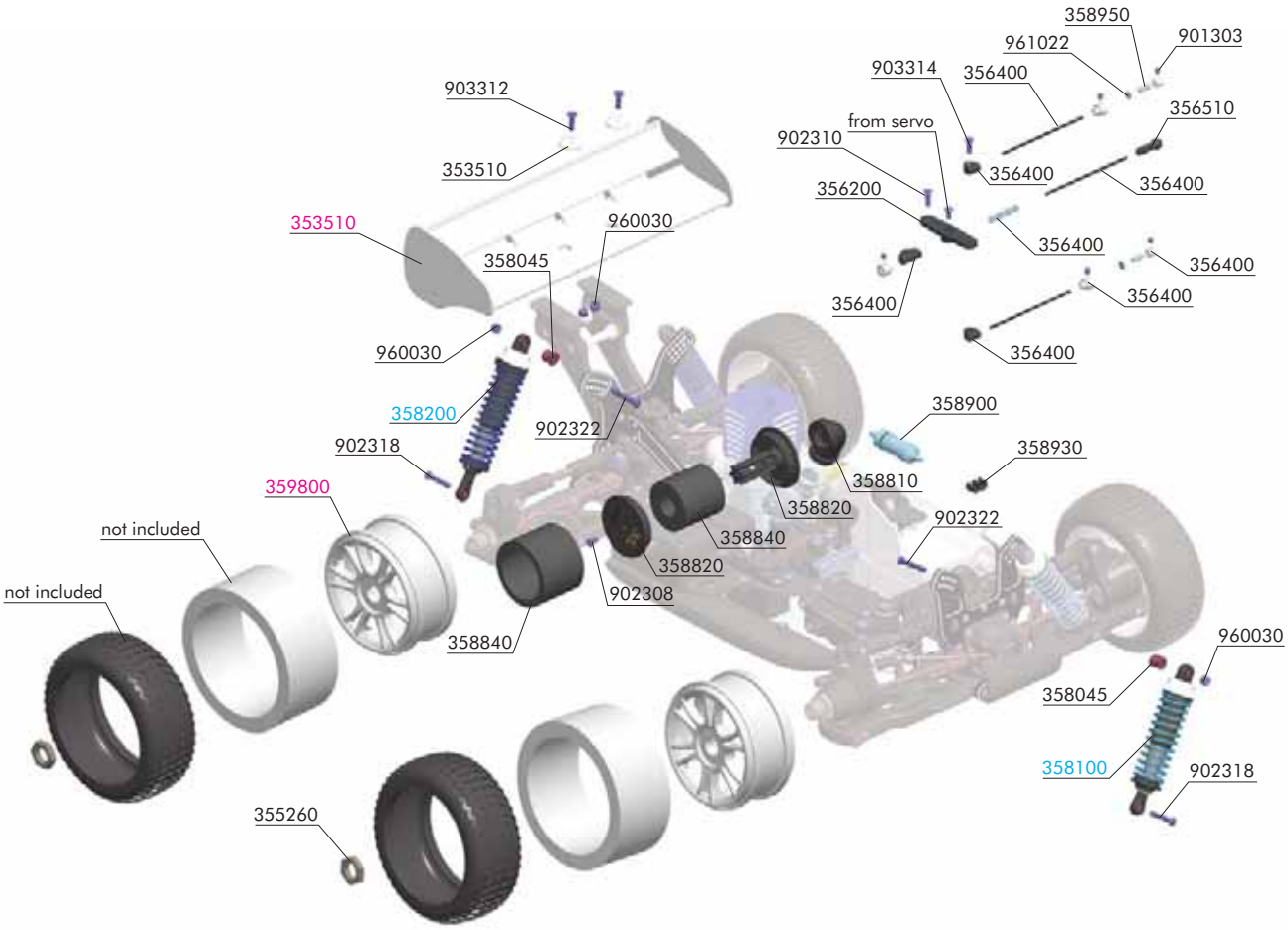
IMPORTANTE!
Entrambe gli ammortizzatori anteriori devono avere la stessa lunghezza.




IMPORTANTE!
Entrambe gli ammortizzatori posteriori devono avere la stessa lunghezza.

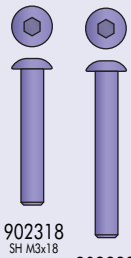
# 12. ASSEMBLAGGIO FINALE



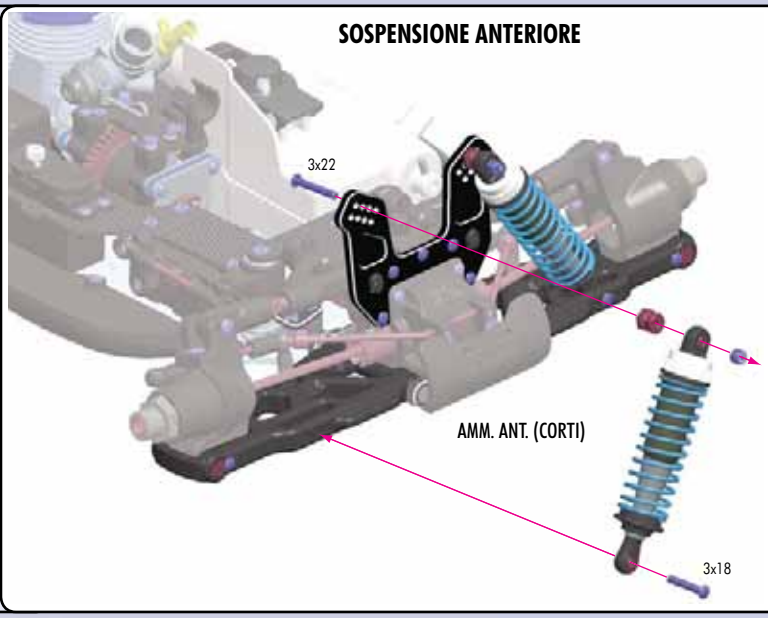

**BAG**

**12**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 35 5260 | DADO RUOTE - ANODIZZATO DURO (2) | 90 2310 | VITE ESAGONALE SH M3x10 (10) |
| 35 6200 | SQUADRETTE SERVO - COMPLETE | 90 2318 | VITE ESAGONALE SH M3x18 (10) |
| 35 6400 | TIRANTERIA GAS/FRENO - COMPLETA | 90 2322 | VITE ESAGONALE SH M3x22 (10) |
| 35 6510 | TESTA SFER. CHIUSA 3.9 (4) 12 | 90 3312 | VITE ESAGONALE SFH M3x12 (10) |
| 35 8045 | SFERA CON ESAGONO PER AMM. (2) | 90 3314 | VITE ESAGONALE SFH M3x14 (10) |
| 35 8810 | TUBO A GOMITO PER FILTRO ARIA | 96 0030 | DADOT M3 (10) |
| 35 8820 | COPERCHIO E CORPO FILTRO ARIA | 96 1022 | RONDELLAR S 2.2 (10) |
| 35 8840 | SPUGNA FILTRO ARIA E OLIO | | |
| 35 8900 | FILTRO ARIA COMPLETO | 35 8100 | AMMORTIZZATORI ANTERIORI COMPLETI (2) |
| 35 8930 | SUPPORTO FILTRO CARBURANTE E SOSTEGNO TUBO | 35 8200 | AMMORTIZZATORI POSTERIORI COMPLETI (2) |
| 35 8950 | TUBO SILICONICO 1M (2.4 x 5.5MM) | | |
| 90 1303 | VITE ESAGONALE SB M3x3 (10) | 35 3510 | ALETTONE POSTERIORE |
| 90 2308 | VITE ESAGONALESH M3x8 (10) | 35 9800 | CERCHI - BIANCHI (4) |




## SOSPENSIONE ANTERIORE



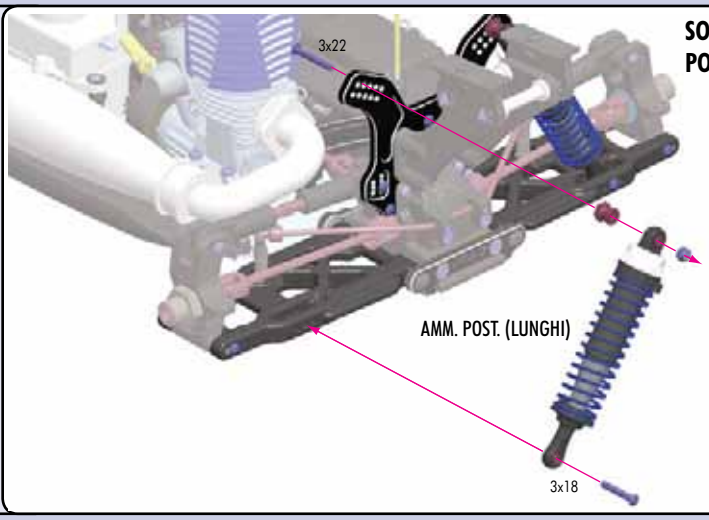
POSIZIONE INIZIALE

L=R

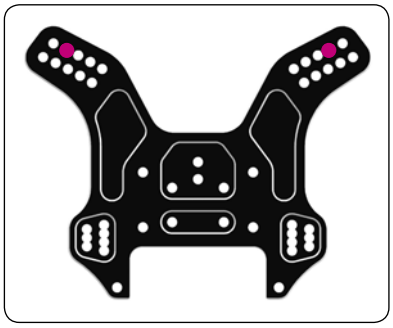
902318
SH M3x18

902322
SH M3x22

960030
N M3




**SOSPENSIONE POSTERIORE**



POSIZIONE INIZIALE

L=R

901303
SB M3x3

902310
SH M3x10

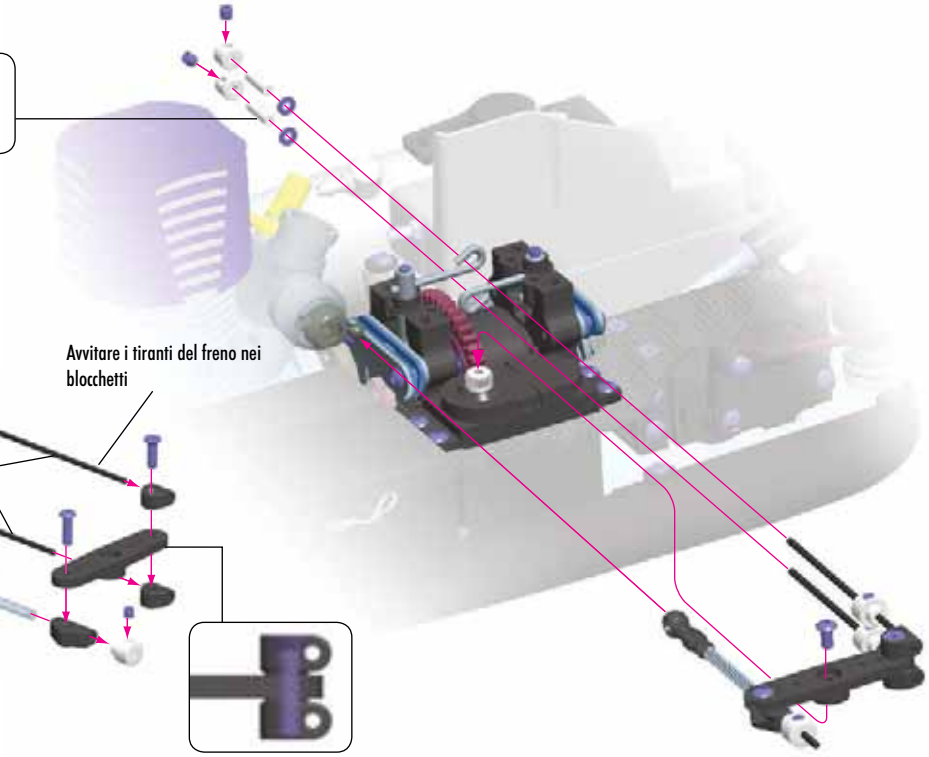
903314
SFH M3x14

961022
S 2.2

TUBO SILICONICO

2xCUT

10mm



Usare la squadretta dedicata al vostro servo

K - KO Propo
F - Futaba
H - Hitec

Avvitare i tiranti del freno nei blocchetti

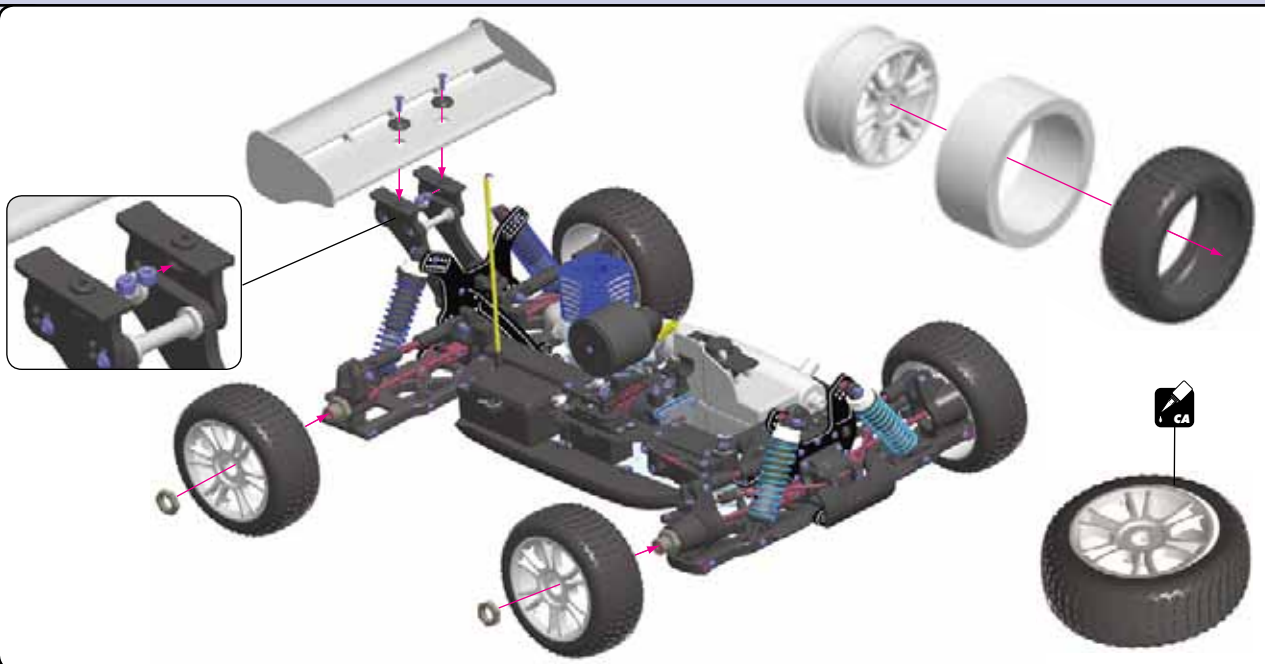
Tiranti freno

Tirante gas



903312
SFH M3x12

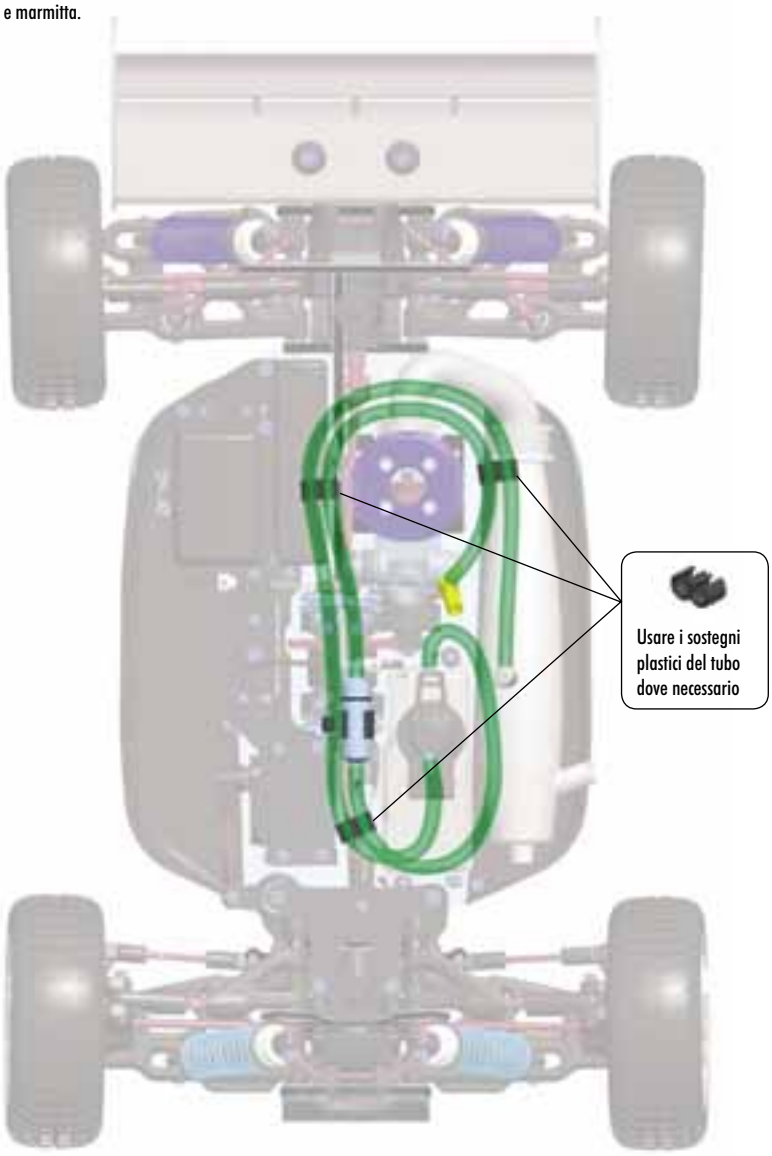
960030
N M3



CA

Tagliare il tubo in base al tipo di motore e marmitta.
Usare i sostegni plastici per il tubo

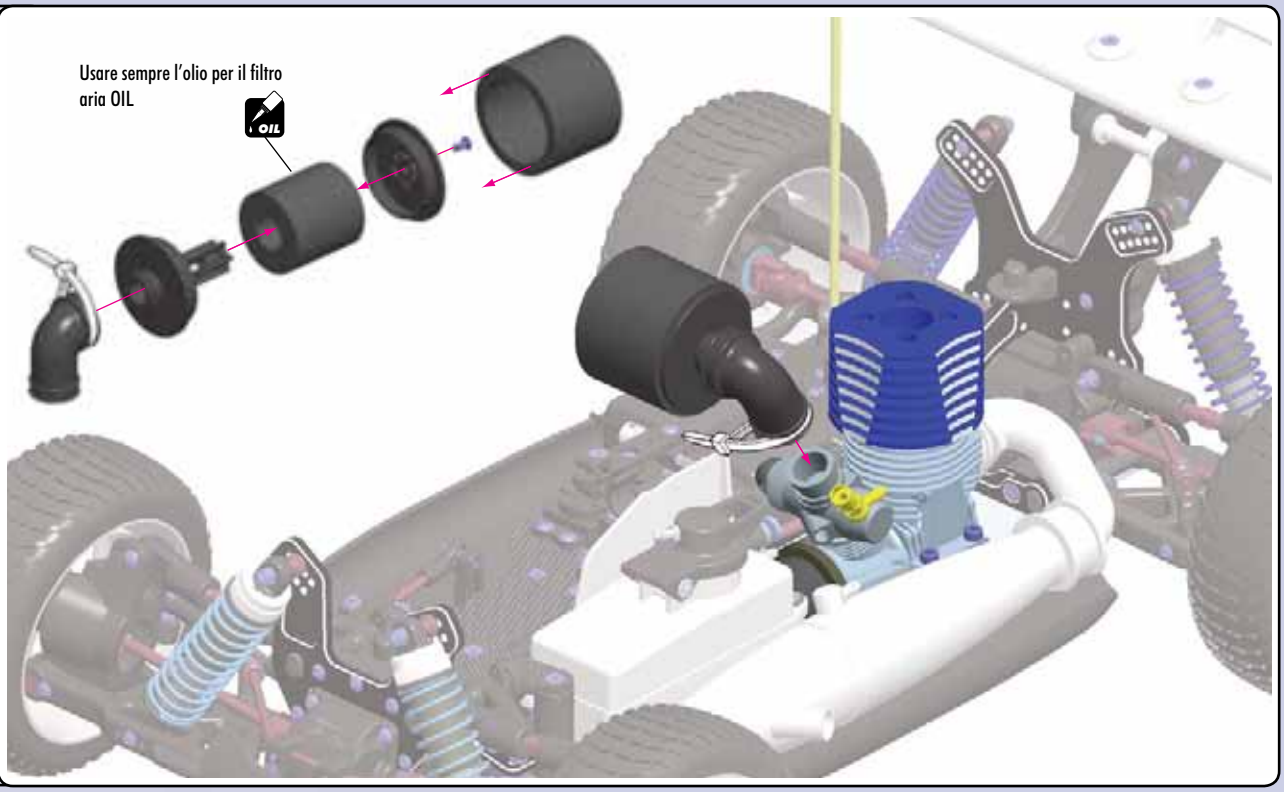
Il filtro ha un piccolo foro
Da incastrare nel supporto in plastica.



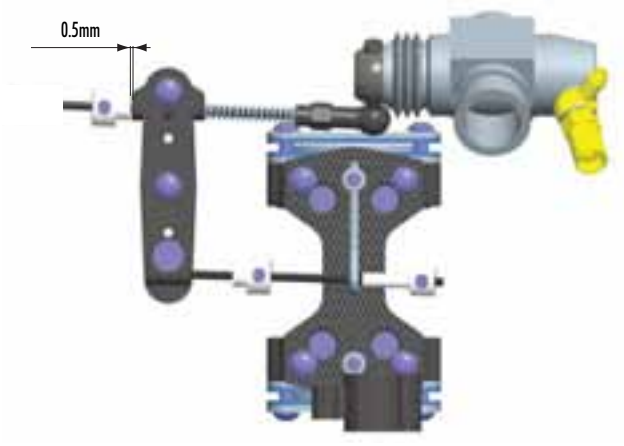
Usare i sostegni plastici del tubo dove necessario

902308
SH M3x8

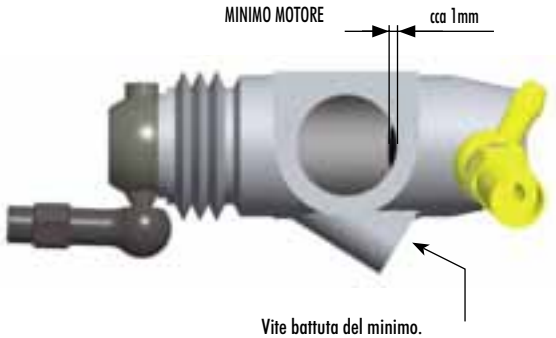
Usare sempre l'olio per il filtro aria OIL



Posizione neutra
(minimo)



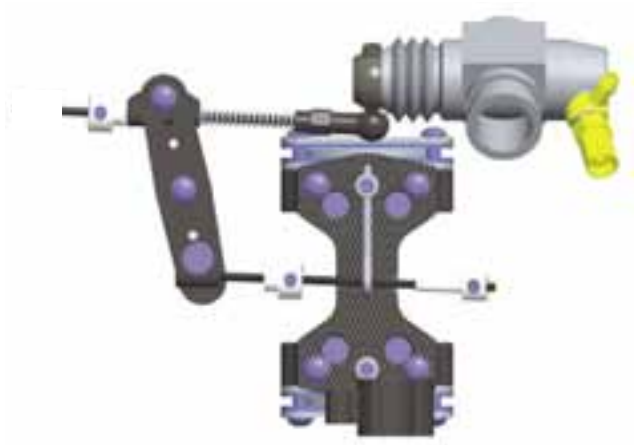

REGOLARE SEPARATAMENTE I TIRANTI PER EVITARE
INTERFERENZE CON GLI ALTRI SETTAGGI




Vite battuta del minimo.
Usare per regolare il minimo.
Regolare con un'apertura di almeno 1mm.

* Accendere il trasmettitore e la ricevente impostando la posizione neutrale.
* Regolare la battuta del minimo del carburatore a 1mm.
* Regolare entrambe le tiranterie GAS / FRENO.
* NON regolare le tiranterie a motore acceso.

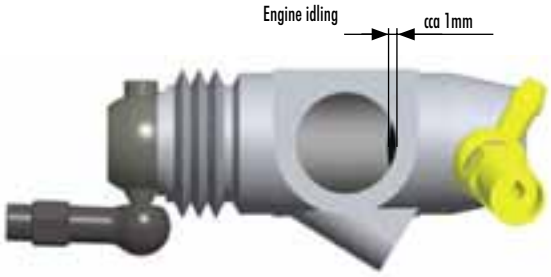
Massima apertura carb.



* Regolare il servo per ottenere la massima apertura del carb.
* Cambiare la posizione del tirante se il carburatore non si aprisse completamente.
  Settare nel trasmettitore la massima apertura del gas.

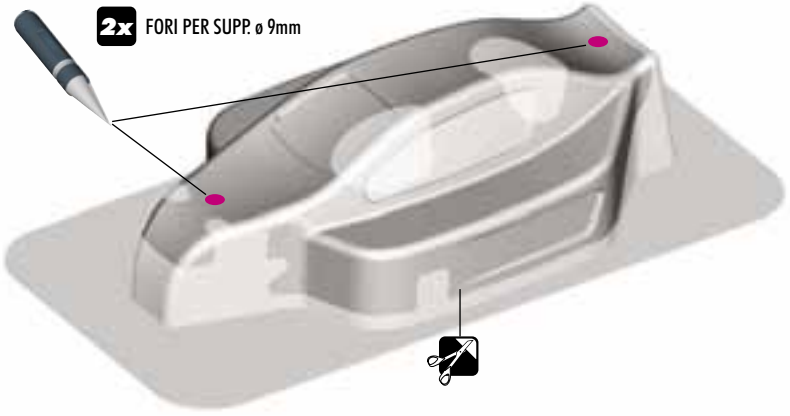
## Freno

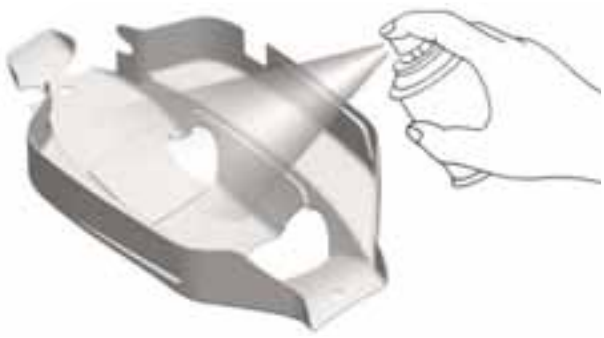
Brake adjusting knobs: Upper
linkage - rear brake
Lower linkage - front brake



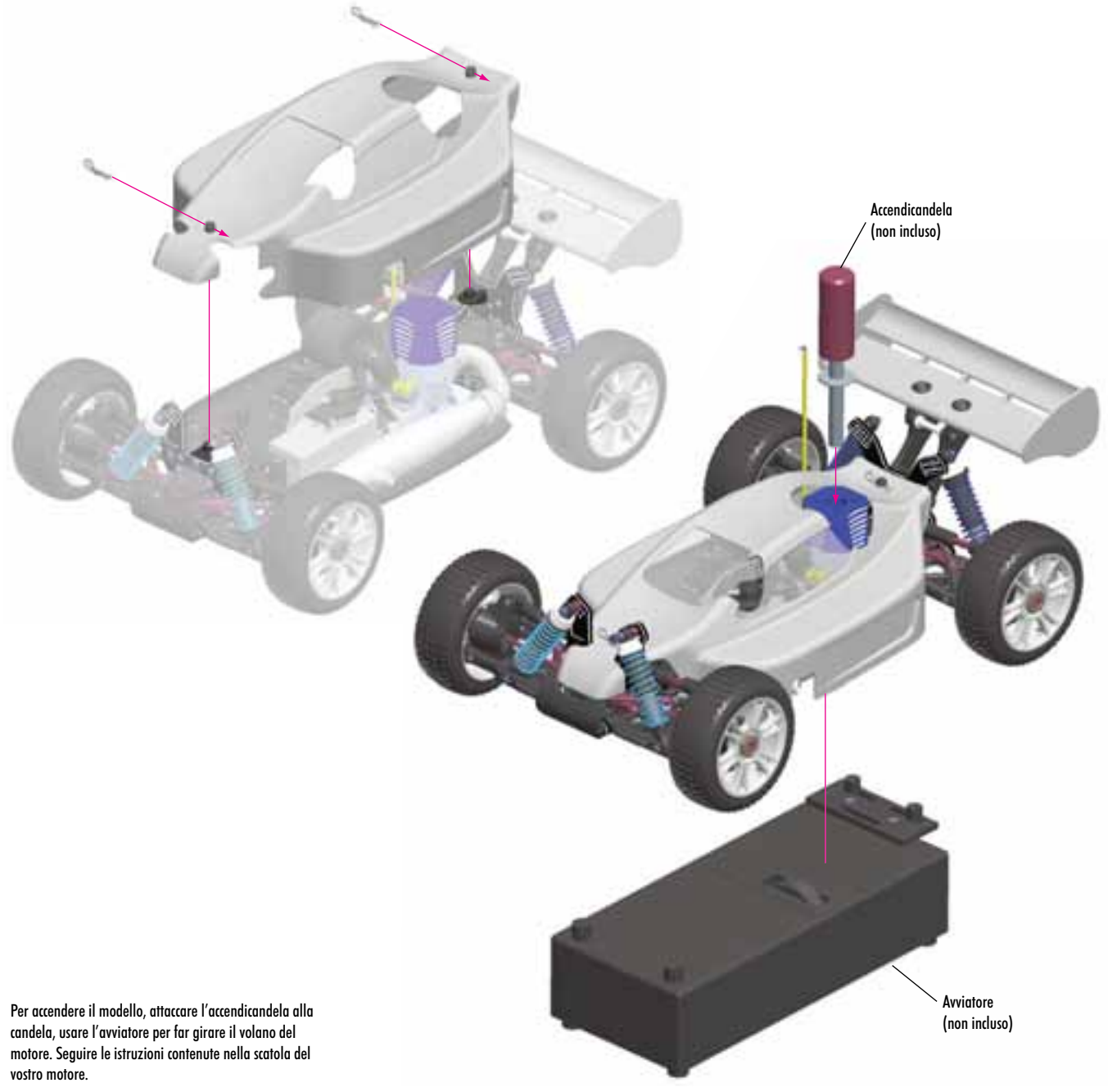

* Regolare i collari in modo che i freni si muovano liberamente.
* Se i l'azione frenante non è sufficiente, regolare i due collari. Regolare il finecorsa nel trasmettitore.
* Per aumentere l'azione frenante avvitare i tiranti nel blocchetto plastico.
* Per diminuire l'azione frenante svitare i tiranti nel blocchetto plastico.

# PREPARAZIONE CARROZZERIA



1. Prima di tagliare e forare, appoggiare la carrozzeria non verniciata sul telaio per verificare la posizione dei fori.
2. Usare forbici appropriate per il taglio della carrozzeria.
3. Prima di verniciare, lavare internamente con un detergente, risciaquare e asciugare.
4. Mascherare le finistrature.
5. Mascherare dove necessario.
6. Verniciare con colori dedicati al policarbonato.
7. Quando la vernice è asciutta, rimuovere le mascherature.
8. Terminata la verniciatura, rimuovere la pellicola trasparente protettiva esterna.




Per accendere il modello, attaccare l'accendicandela alla candela, usare l'avviatore per far girare il volano del motore. Seguire le istruzioni contenute nella scatola del vostro motore.

## Preparativi per l'uso del motore

- Non modificare mai il motore o la marmitta.
- Verificare le regolazioni del carburatore prima dell'uso. Assicurarsi che il motore nuovo giri liberamente.
- Assicurarsi che il filtro aria sia pulito e oliato.
- Non accendere il motore senza filtro aria. Il vostro motore potrebbe danneggiarsi in modo irreparabile.
- Per il rodaggio fare riferimento al manuale del motore.
- Non avviare il motore con il filtro aria sporco o intasato.
- Se la marmitta fosse intasata, il motore potrebbe non partire causando pericolose fuoriuscite di carburante.

## Accensione e funzionamento del motore

Osservare le seguenti procedure per l'avviamento. L'inosservanza di queste procedure, potrebbe causare danni dovuti alla perdita di controllo del modello.

1. Assicurarsi che le batterie trasmettitore / ricevitore siano cariche.
2. Mettere l'automodello sopra l'avviatore assicurandosi che le ruote non tocchino il suolo.
3. Posizionare l'interruttore della ricevente su ON.
4. Posizionare l'interruttore della trasmittente su ON.
5. Assicurarsi che i servi sello sterzo e gas/freno funzionino correttamente.
6. Riempire di carburante il serbatoio, verificare che il tappo sia chiuso perfettamente.
7. Appoggiare l'accendicandela sulla candela.
8. Premere il modello sull'avviatore per accendere il motore. (se il motore è nuovo, seguire il manuale di istruzioni).
9. Quando il motore parte, togliere l'accendicandela.
10. Seguire le appropriate procedure per effettuare un corretto rodaggio.

## Spegnimento del motore

Prmia dello spegnimento, assicurarsi che il motore sia in posizione neutra.

Questi sono diversi modo per spegnere il motore:

1) Chiudere il foro di uscita della marmitta con uno straccio. Attenzione! La marmitta è molto calda, usare guanti o stracci.
2) Comprimere il tubo del carburante che alimenta il carburatore. Attenzionel, questa operazione causa uno smagrimento della carburazione che può danneggiare il motore.
3) Strizzare la spugna del filtro dell'aria con la mano per impedire l'afflusso al carburatore.
4) Usare un attrezzo per fermare il volano motore (es. Il manico di un giraviti). Attenzione, non avvicinate la mano agli organi in movimento (volano) .

## Dopo l'uso

1. Spegnere il motore.
2. Posizionare su OFF l'interruttore della ricevente.
3. Posizionare su OFF l'interruttore della trasmittente.

## Manutenzione dopo l'uso

Prendersi cura del vostro modello dopo l'uso significa mantenere la sua efficienza.

1. Non lasciare del carburante nel serbatoio.
2. Drenare residui di olio dalla marmitta.
3. Pulire il modello rimuovendo sabbia, fango e altri resudui.
4. Lubrificare il motore con l'apposito olio dopo l'uso.

# XB8 SET-UP

Il vostro XRAY XB8 è un modello da competizione, esso vi permette ogni possibile regolazione per adattare l'assetto ad ogni tipo di pista. L' XB8 include caratteristiche innovative per regolare o cambiare l'assetto in modo veloce e facile escludendo la possibilità di perdere piccole parti o viti.
Tutto il necessario per le regolazioni è contenuto nel kit.

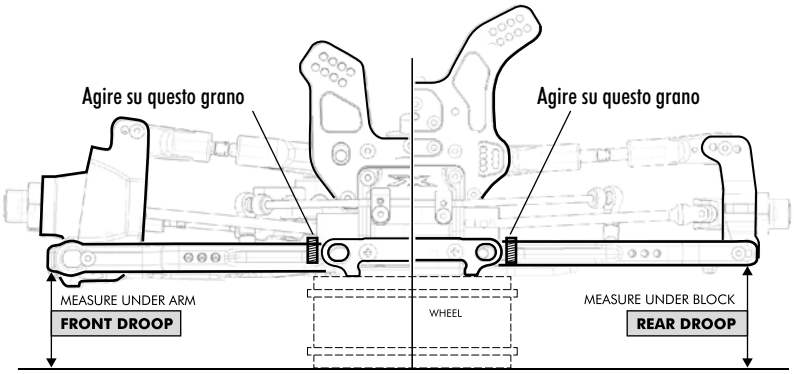
Fare riferimento al foglio di Set-Up di base per avere un buon assetto di partenza. Dopo il rimontaggio del modello, oppure se smarrite il foglio di set-up, ritornate sempre all'assetto di base. Se scegliete un set-up avanzato, apportate poche modifiche alla volta e verificate il risultato.
Raccomandiamo di segnare sul foglio di set-up ogni modifica effettuata per migliorare il comportamento nelle diverse condizioni di pista.

Questa sezione descrive come regolare l'assetto del modello XB8 per adattarlo al vostro stile di guida. Ogni area descrive gli effetti delle regolazioni fatte.

## ❍ ABBASSAMENTO SOSP. (DROOP)

Regolare l'abbassamento agendo sui grani di fine corsa delle sospensioni inferiori.
Avvitarli per aumentare l'altezza, svitarli per
diminuirla.

Questa regolazione ha effetti sensibili che riguardano diversi aspetti; trasferimento di carico, frenata, salti,
accelerazione e trazione.




IMPORTANTE!
Regolare la parte destra e sinistra nello stesso modo.

**TIP:** Regolare il modello con la massima escursione. L'anteriore di solito si regolala con la massima escursione. Per l'anteriore e il posteriore molti piloti usano 2mm per le piste del nord America. Regolare per trovare il miglior compromesso tra il tipo di pista e il vostro stile di guida.

| Abbassamento (Droop) | Ant/ post | Comportamento |
|---|---|---|
| Meno abb. = Avvitare il grano | Ant. | · meno sterzo sotto motore<br>· migliore con piccoli salti |
| | Post. | · meno trazione |
| Più abb. = Svitare il grano | Ant. | · più sterzo sotto motore<br>· migliore con piste sconnesse |
| | Post. | · più trazione<br>· migliore con piste sconnesse |

## ❍ CENTRO DI ROLLIO

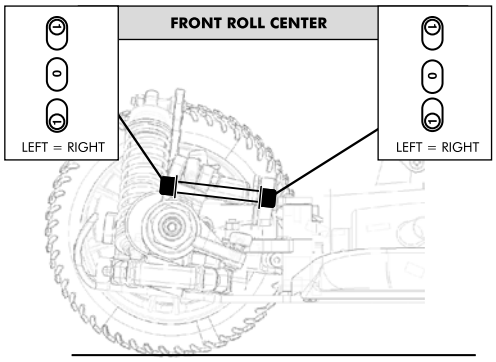
É possibile variare il centro di rollio anteriore e posteriore spostando vari componenti.

### Centro di rollio anteriore

Per variare il centro di rollio anteriore regolare i seguenti componeneti:

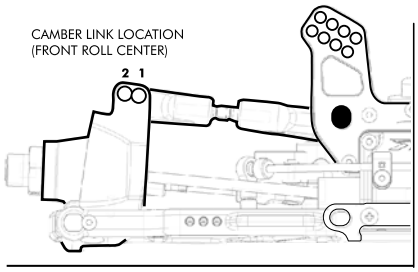
- Punto di attacco interno braccetto superiore.
  Usare le boccole eccentriche.
- Fori sula "C" portamozzo.
  Usare uno dei due fori presenti sulla "C "portamozzo.

IMPORTANTE!
Regolare la parte destra e sinistra nello stesso modo.



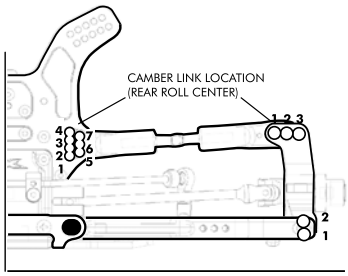

| Attacco superiore interno | Comportamento |
|---|---|
| Posizione alta = centro di rollio basso | · aumenta lo sterzo sotto motore<br>· modello meno reattivo<br>· meglio su piste piane con molta trazione e curve veloci |
| Posizione bassa = centro di rollio alto | · diminuisce lo sterzo sotto motore<br>· modello molto reattivo<br>· meglio con piste con molto grip<br>· meglio in piste tecniche con molte chicanes |

| Fori di attacco sulla C portamozzo | Comportamento |
|---|---|
| Inner hole | · aumenta il camber<br>· leggero incremento dello sterzo<br>· leggero incremento reattività dello sterzo |
| Outer hole | · ritardo nella risposta dello sterzo<br>· diminuzione camber<br>· sterzo più permissivo |



## Centro di rollio posteriore

É possibile variare il centro di rollio anteriore e posteriore spostando vari componenti:
· Attacco braccetto inferiore lato portamozzo.
É possibile collegare Il braccetto inferiore a uno dei due fori del portamozzo .
· Attacco braccetto superiore.
É possibile scegliere 7 punti di attacco lato supporto ammortizzatori e 3 punti di attacco lato portamozzo.




| Attacco inf. portamozzo | Effetti centro rollio posteriore |
|---|---|
| Foro superiore | · centro di rollio basso |
| Foro inferiore | · centro di rollio alto |

| Attacco superiore lato supporto - ammortizzatori | Effetti centro rollio posteriore |
|---|---|
| Fori alti | · centro di rollio basso |
| Fori bassi | · centro di rollio alto |

| Posteriore roll center | Comportamento |
|---|---|
| Alto | · aumenta la trazione sotto motore<br>· diminuisce la trazione in frenata<br>· da usare per ridurre rollio in entrata curva<br>· da usare in condizioni di scarsa trazione<br>· riduzione consumo delle gomme |

| Lunghezza braccetto superiore - Punto di attacco | Comportamento |
|---|---|
| Bracc. corto = fori interni (lato amm. E lato portafusello) | · aumenta camber posteriore<br>· aumenta leggermente la trazione<br>· diminuisce stabilita e sterzo |
| Bracc. lungo = fori interni (lato amm. E lato portafusello) | · diminuisce camber posteriore<br>· aumenta la stabilità<br>· sterzo meno reattivo |

## ❍ AMMORTIZZATORI

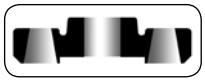
Variare la posizione degli amm. Cambiando il punto di attacco.

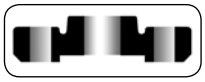
### Tipo di pistone

Ci sono due differenti tipi di pistoni .

| Fori pistone amm. | Comportamento |
|---|---|
| Conicità fori verso l'alto (vedi segno sul pistone) | · meno smorzamento in compressione<br>· più smorzamento in ritorno |
| Conicità fori verso il basso (vedi segno sul pistone) | · più smorzamento in compressione<br>· meno smorzamento in ritorno |
| Fori cilindrici | · comportamento uguale sia in compressione che in ritorno |

CONICITÀ VERSO L'ALTO


CONICITÀ VERSO IL BASSO


CILINDRICI

### Olio ammortizzatori

É possibile usare olio di diversa densità.

| Olio amm. | Comportamento |
|---|---|
| Fluido | · stesso comportamento come i pistoni con fori grandi |
| Denso | ·· stesso comportamento come i pistoni con fori piccoli |

Note that typically you should use piston hole sizes to suit the track conditions rather than alter the oil viscosity.

Usare solo olio siliconico di ottima qualità Xray .
L'olio è disponibile in flaconi da in 50ml:

| Part | Viscosità | Part | Viscosità |
|---|---|---|---|
| 359515 | 150 W | 359545 | 450 W |
| 359520 | 200 W | 359550 | 500 W |
| 359525 | 250 W | 359560 | 600 W |
| 359530 | 300 W | 359570 | 700 W |
| 359535 | 350 W | 359580 | 800 W |
| 359540 | 400 W | 359590 | 900 W |

### Diametro fori pistoni

Per ogni tipo di pistoni,conici e cilindrici, ci sono 3 differenti diametri.

| Diametro fori pist. | Comportamento |
|---|---|
| Stretto | · smorzamento più duro<br>· trasferimento di carico lento<br>· risposta lenta<br>· meno possibilita di contatto con il suolo<br>· diminuisce il rollio con olio denso<br>· usare con olio fluido |
| Largo | · smorzamento più soffice<br>· aumento della trazione<br>· trasferimento del carico più veloce<br>· maggior reattività<br>· più possibilita di contatto con il suolo<br>· aumenta il rollio con olio fluido<br>· usare con olio denso |

IMPORTANTE!
Regolare la parte destra e sinistra nello stesso modo.

## Molle ammortizzatori

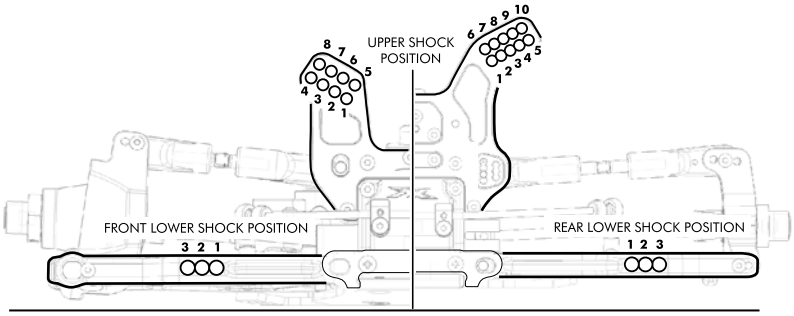
Usare differenti molle per modificare il comportamento dell'automodello.

| Molle ammortizzatori | Comportamento |
|---|---|
| Morbide | · maggior rollio<br>· maggior trazione<br>· da usare con piste sconnesse<br>· aumenta la possibilità di contatto con il suolo |
| Dure | · minor rollio<br>· minor trazione<br>· maggior reattività<br>· da usare con piste poco sconnesse<br>· diminuisce la possibilità di contatto con il suolo |

## Punto di attacco ammortizzatori

Variare il punto di attacco superiore e inferiore degli ammortizzatori per modificarne l'inclinazione

| Posizione ammortizzatori | Comportamento |
|---|---|
| Più inclinati =<br>Fori sup. Interni, fori inf. Esterni | · smorzamento iniziale morbido<br>· smorzamento progressivo<br>· più trazione laterale<br>· comportamento facile<br>· may be better on high-bite tracks, since it slows down the handling and makes it easier to driver |
| Meno inclinati =<br>Fori sup. Esterni , foriinf. interni | · smorzamento maggiore<br>· meno trazione laterale<br>· maggior reattività<br>· consigliato con piste tecniche |



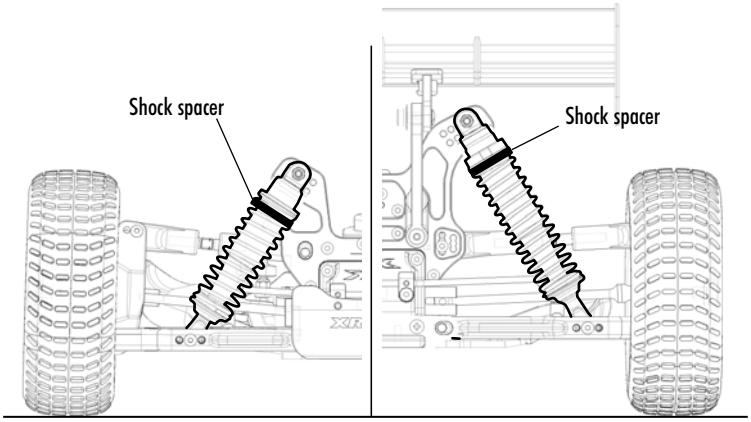

## Precarico molle ammortizzatori

Regolare il precarico molle degli ammortizzatori anteriori e posteriori con gli appositi distanziali.

**IMPORTANTE!**

Regolare la parte destra e sinistra nello stesso modo.

| Precarico molle | Comportamento |
|---|---|
| Meno precarico =<br>Meno distanziali | · minor altezza da terra<br>· maggior velocità in curva con elevato grip<br>· consigliato per piste piatte |
| Più precarico =più distanziali | · maggior altezza da terra<br>· minor possibilità di contatto con il suolo<br>· consigliato per piste sconnesse |




## ❍ STERZO

É possibile regolare l'angolo Ackermann e il precarico della molla del salvaservo.

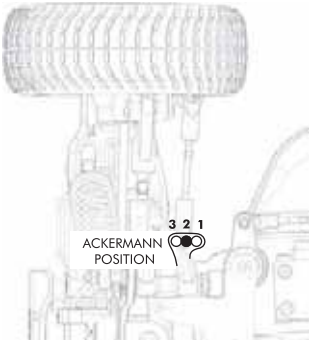
**IMPORTANTE!**

Make equal adjustments on both left and right sides of the steering plate.

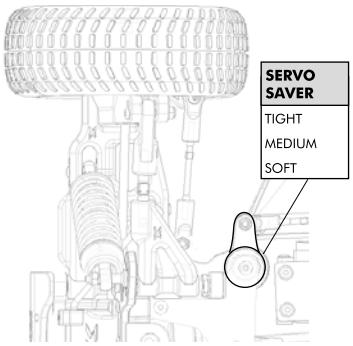
## Ackermann

Regolare l'angolo di ackermann spostando i punti di attacco dei tiranti sulla piastra centrale dello sterzo.

| Posizione tiranti sterzo | Comportamento |
|---|---|
| Foro anteriore = tirante inclinato | · sterzo meno reattivo<br>· modello meno veloce a sterzare<br>· consigliato su piste con curvoni veloci |
| Foro posteriore = tirante poco inclinato | · sterzo reattivo<br>· modello più veloce a sterzare<br>· consigliato con piste corte |



### Precarico molla salvaservo
Variare il precarico della molla agendo sulla ghiera filettata.




| Precarico molla salvaservo | Comportamento |
|---|---|
| Poco precarico | · meno sterzo<br>· usare con servocomandi economici |
| Molto precarico | · più reattività dello sterzo<br>· usare con servocomandi provvisti di ingranaggi in metallo |

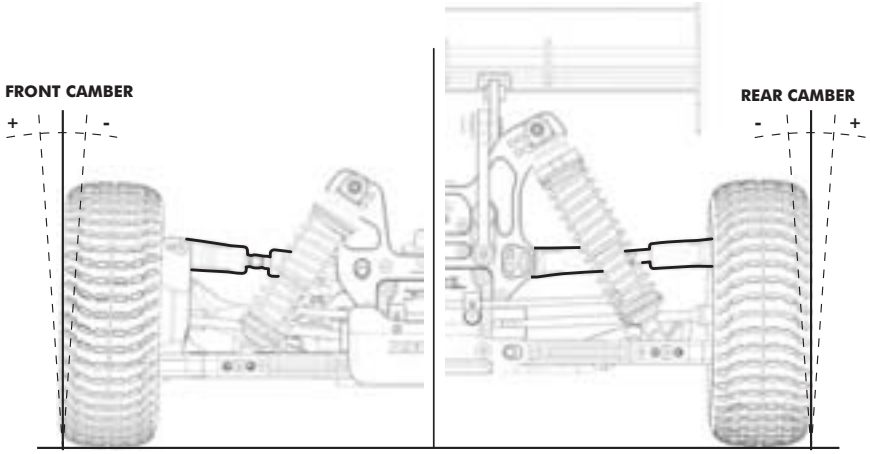
## ❍ CAMBER
Regolare il camber ant. post. Modificando la lunghezza delle sospensivo superiori.

**IMPORTANTE!**
Regolare la parte destra e sinistra nello stesso modo.

| Angolo camber | Ant/Post | Comportamento |
|---|---|---|
| Maggior camber negativo (molto inclinato) | Anteriore | · maggior sterzo |
| | Posteriore | · minor trazione |
| Minor camber negativo (molto vertivale) | Anteriore | · minor sterzo |
| | Posteriore | · aumenta la trazione in entrata di curva<br>· se gli ammo. Sono verticali e si ha poca trazione,l la macchina potrebbe risultare difficile da controllare. |

Variare il caster modificando sia la lunghezza delle sospensioni superiori e spostando i punti du attacco delle stesse
Lato supporto ammortizzatori e lato portamozzi.

| Lunghezza sospensione posteriore | Comportamento |
|---|---|
| Corta =<br>Foro esterno supp. Ammo. E foro int. portamozzo | · aumento angolo camber<br>· aumento trazione |
| Lunga =<br>Foro interno supp. Amm. E foro ester. portamozzo | · diminuzione angolo camber<br>· comportamento omogeneo |



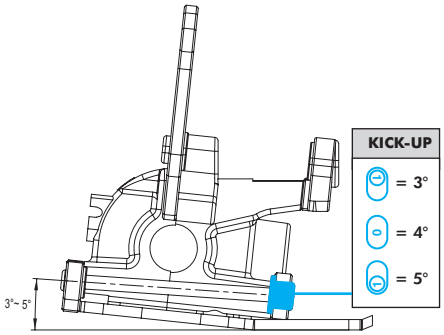
## ❍ ANTIAFFONDAMENTO ANTERIORE

Regolare l'antiaffondamento anteriore mediante le boccole eccentriche inserite nella piastra posteriore di supporto ai braccetti inferiori. É possibile inoltre, allineare i braccetti supeiori con quelli inferioriori.

**IMPORTANTE!**

Regolare la parte destra e sinistra nello stesso modo.

| Angolo antiaffondamento anteriore | Comportamento |
|---|---|
| Più antiaffondamento | · maggior trasferimento di carico sull'anteriore in frenata<br>· maggior abbassamento del telaio in frenata<br>· miglior comportamento su piste con buche<br>· sterzo meno reattivo |
| Meno antiaffondamento | · minor trasferimento di carico sull'anteriore in frenata<br>· minor abbassamento del telaio in frenata<br>· miglior comportamento su piste lisce<br>· sterzo più reattivo |




Dopo aver modificato l'antiaffondamento, dovete regolare il braccetto superiore in modo che risulti parallelo a quello inferiore . Questo servirà a prevenire indurimenti della sospensione. Attenzione, queste boccole eccentriche possono essere utilizzate anche per regolare il centro di rollio.

## ❍ CASTER

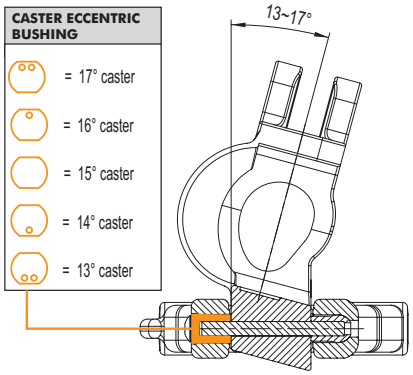
Regolare il caster anteriore cambiando le boccole eccentriche situate nel supporto a "C". Dopo aver regolato il caster, sistemate la posizione del braccetto superiore. L'angolo di caster dipende anche da come è regolato l'antiaffondamento.
Esempio: 15° caster nelle "C" + 3° antiaffondamento = 18° di caster. Usate la tabella per calcolare facilmente l'angolo di caster.

**IMPORTANTE!**

Regolare la parte destra e sinistra nello stesso modo.

| Caster | Comportamento |
|---|---|
| Meno caster | · aumento dell'inserimento in curva<br>· riduzione dello sterzo sotto motore<br>· riduzione della stabilità in rettilineo |
| Più caster | · riduzione dell'inserimento in curva<br>· aumento dello sterzo sotto motore<br>· aumento della stabilità in rettilineo |

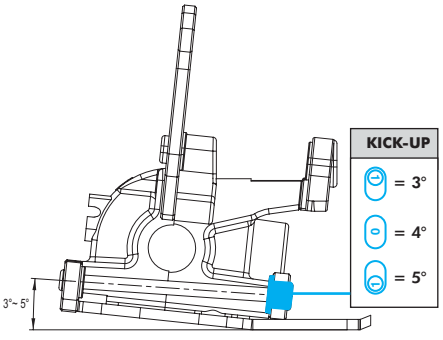
Dopo aver modificato il caster con le boccole eccentriche, regolate anche il braccetto superiore. Rimuovete tutte le clip dei braccetti superiori e muovete la sospensione più volte fino ad ottenere un buon assestamento. Rimettete le clip nella posizione corretta.




Orientare le boccole eccentriche fino ad ottenere diversi angoli di caster. Fare riferimento ala tabela .

## CASTER TOTALE = CASTER SUPP. A C + ANTIAFFONDAMENTO

| boccole eccentrice caster | ANTIAFFONDAMENTO 3° | 4° | 5° |
|---|---|---|---|
| 17° | 20° | 21° | 22° |
| 16° | 19° | 20° | 21° |
| 15° | 18° | 19° | 20° |
| 14° | 17° | 18° | 19° |
| 13° | 16° | 17° | 18° |




Regolare l'antiaffondamento cambiando la posizione delle boccole eccentriche. Fare riferimento ala tabela .

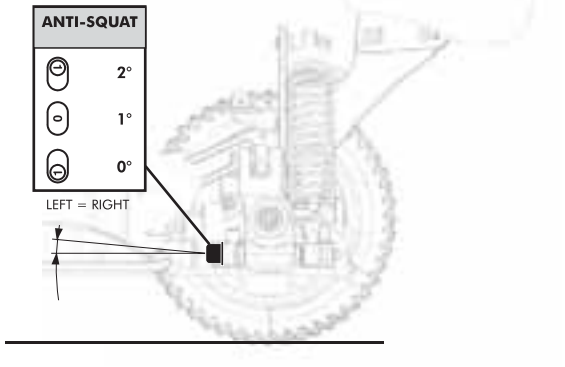
## ❍ ANTI-SQUAT POSTERIORE

Regolare l'anti-squat posteriore mediante le boccole eccentrice nelle piastre supporto sospensioni.

**IMPORTANTE!**

Regolare la parte destra e sinistra nello stesso modo

| Angolo anti-squat posteriore | Comportamento |
|---|---|
| Minore anti-squat = Sosp. piatte | · aumento della trazione posteriore off-power<br>· diminuzione della trazione posteriore on-power<br>· comportamento migliore con buche |
| More anti-squat = Sosp. Inclinate verso il post. | · aumento della trazione posteriore in accelerazione<br>· diminuzione della trazione posteriore off-power<br>· comportamento migliore su piste lisce o scivolose |



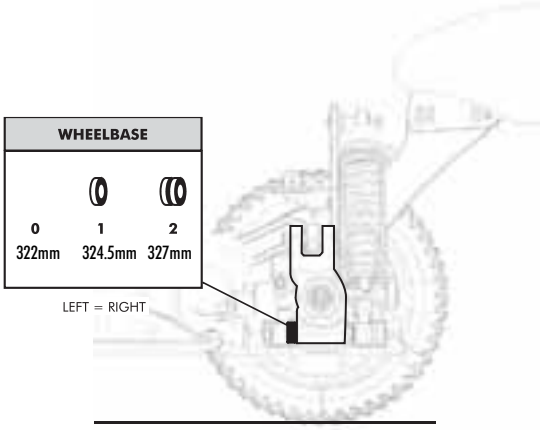

## ❍ INTERASSE

Regolare l'interasse mediante gli spessori posti nella parte inferiore del portamozzo posteriore.

**IMPORTANTE!**

Regolare la parte destra e sinistra nello stesso modo

| Interasse | Comportamento |
|---|---|
| Interasse corto = meno distanziali davanti al portamozzo | · incrementa il trasferimento di carico in accelerazione<br>· incrementa la trazione<br>· sterzo reattivo in curva<br>· maggior risposta dello sterzo<br>· comportamento migliore in piste molto tecniche |
| Interasse lungo = più distanziali davanti al portamozzo | · diminuisce l'inserimento in curva<br>· maggior stabilità<br>· minore reazione dello sterzo (off-power)<br>· migliora lo sterzo in uscita di curva<br>· migliora la stabilità sullo sconnesso<br>· migliora la stabilità nei curvoni veloci |




## ❍ BARRE ANTI-ROLLIO

Regolare la rigidità anteriore e posteriore mediante barre più o meno dure .

| Durezza Barre Anti-rollio | Ant/Post | Comportamento |
|---|---|---|
| Barra Morbida | Anteriore | · incrementa il rollio anteriore<br>· incrementa la trazione anteriore<br>· dimiunuisce la trazione posteriore<br>· incrementa lo sterzo (potrebbe causare sovrasterzo) |
| | Posteriore | · incrementa il rollio posteriore<br>· incrementa la trazione posteriore<br>diminuisce la trazione posteriore<br>· diminuisce lo sterzo (potrebbe causare sottosterzo) |
| Stiffer = thicker wire | Anteriore | · diminuisce il rollio anteriore<br>· diminuisce la trazione anteriore<br>· aumenta il sottosterzo<br>· sterzo più reattivo |
| | Posteriore | · diminuisce il rollio posteriore<br>· diminuisce la trazione posteriore<br>· incrementa la trazione anteriore<br>· aumenta il sovrasterzo<br>· risposta più veloce dello sterzo nelle chicanes |

## ❍ CONVERGENZA

È possibile regolare dibersi angoli di convergenza sia all'anteriore che al posteriore.

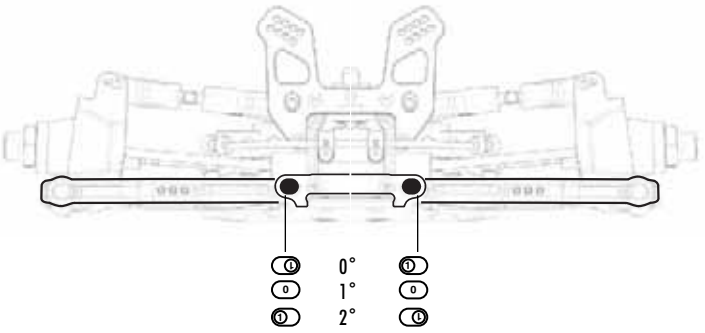
**IMPORTANTE!**

Regolare la parte destra e sinistra nello stesso modo

### Conv. Sospen. Attacco interno

Regolare la convergenza delle sospensioni anteriori inferiori mediante le boccole eccentriche.

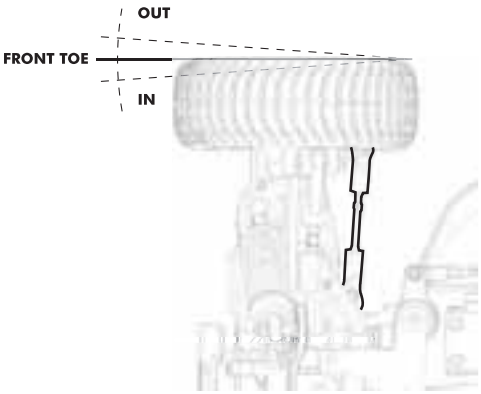
| Conv. Sospen. Attacco interno | Comportamento |
|---|---|
| Meno conv. | · diminuzione sterzo |
| Più conv. | · aumento sterzo |




### Convergenza anteriore

Regolare la convergenza modificando la lunghezza dei tiranti dello sterzo.

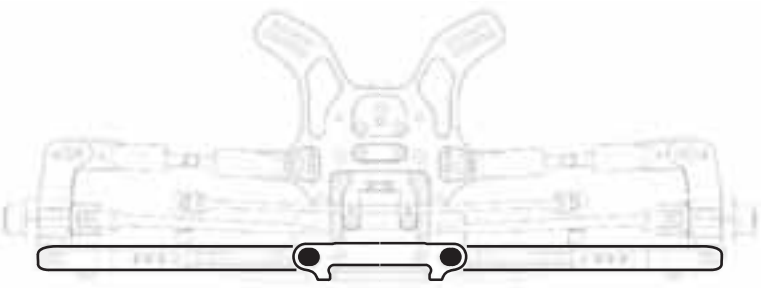
| Lunghezza tiranti sterzo | Comportamento |
|---|---|
| Convergenza chiusa = Tiranti sterzo lunghi | · incrementa la stabilità in rettilineo<br>· diminuisce la risposta dello sterzo<br>· incrementa lo sterzo in uscita di curva |
| Convergenza aperta = Tiranti sterzo corti | · riduce la stabilità in rettilineo<br>· incrementa la risposta iniziale dello sterzo<br>· riduce lo sterzo in uscita di curva |

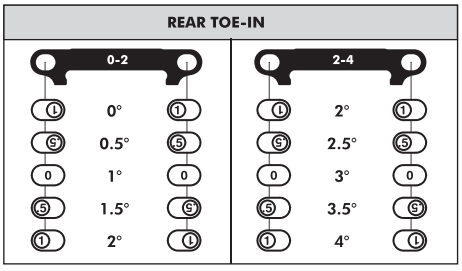


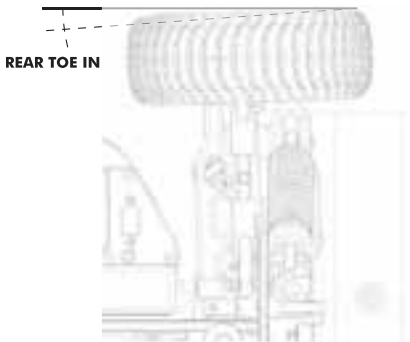

### Convergenza posteriore

Regolare la convergenza delle sospensioni posteriori inferiori mediante le boccole eccentriche. Usare in combinazione con le due piastre inferiori, da 0°- 2°, oppure 2° - 4°.

| Convergenza posteriore | Comportamento |
|---|---|
| Convergenza chiusa | · maggior stabilità in frenata<br>· maggior stabilità in uscita di curva<br>· minor velocità massima<br>· con molta convergenza , la macchina potrebbe risultare più difficile da gestire |
| Convergenza aperta | · aumento dello sterzo<br>· meno stabilita in uscita di curva<br>· maggior velocità massima<br>· in caso di scarso grip, la macchina risulta più facile |





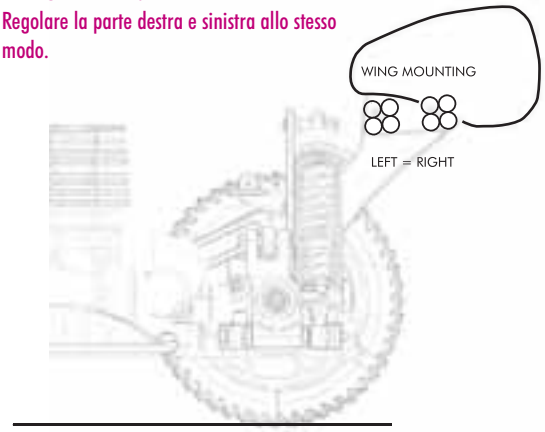
## ❍ ALETTONE POSTERIORE

Modificare l'angolo e la posizione usando i fori del supporto alettone.

| Angolo/Posizione alettone | Comportamento |
|---|---|
| Alto | · aumenta la stabilità alle alte velocità |
| Basso | · aumenta la stabilità alle basse velocità |
| Avanti | diminuisce la trazione del posteriore |
| Indietro | aumenta la trazione del posteriore |
| Poco inclinato | atterraggio dopo i salti piatto o con avantreno basso |
| Molto inclinato | · aumenta la stabilità alle alte velocità<br>· atterraggio dopo i salti con avantreno alto |

**IMPORTANTE!**

Regolare la parte destra e sinistra allo stesso modo.




## ❍ FRIZIONE

È possibile modificare il comportamento della frizione cambiando l'orientamento dei ceppi o il tipo di molla.

### Molle frizione

Cambiando il tipo di molla dei ceppi varia il comportamento della frizione.

| Molla frizione | Comportamento |
|---|---|
| Morbida (0.9mm) | ·la frizione ingaggia a bassi giri<br>· accelerazione molto graduale<br>· facile da guidare |
| Dura (1.0mm) | · la frizione ingaggia ad alti giri<br>· accelerazione non graduale<br>· macchina molto aggressiva |

### Orientamento ceppi frizione

Cambiando l'orientamento dei ceppi varia il comportamento della frizione.

| Orientamento ceppi | Comportamento |
|---|---|
| Ceppi trainati | · la frizione ingaggia dolcemente<br>· consigliata in caso di poca aderenza |
| Ceppii condotti | · la frizione ingaggia bruscamente<br>· consigliata in caso di molta aderenza |

Ceppi trainati

Ceppii condotti

## ❍ DIFFERENZIALI

Modificare le caratteristiche dei differenziali usando olio siliconico di diversa densità.

Cambiando tipo di olio nel differenziale anteriore si modifica la risposta dello sterzo.
Cambiando tipo di olio nel differenziale centrale si modifica la trazione ant. post..
Cambiando tipo di olio nel differenziale posteriore si modifica la trazione e la risposta dello sterzo.

| Differenziale | Densità olio | Comportamento |
|---|---|---|
| Anteriore | Fluido | · incrementa lo sterzo in curva (off-power)<br>· se l'olio è molto fluido lo sterzo può diventare inconsistente, inoltre la trazione dell'avantreno diminuisce in uscita dalle curve |
| | Denso | · incrementa la stabilità in frenata mentre si procede in curva<br>· incrementa la trazione in uscita di curva |
| Centrale | Fluido | · meno trazione anteriore in accelerazione<br>· diminuisce lo sterzo (riduce sovrasterzo)<br>· guida facile su piste molto bucate<br>· se usate motori potenti potreste non riuscire a scaricare a terra tutta la loro potenza riducendo inoltre la durata dell'olio |
| | Denso | · maggiore trazione<br>· migliore accelerazione<br>· incrementa lo sterzo (riduce sottosterzo)<br>· adatto a piste liscie<br>· macchina più nervosa da guidare specialmente con motori potenti |
| Posteriore | Fluido | · aumenta la trazione in curva<br>· aumenta lo sterzo in curva |
| | Denso | · diminuisce la trazione<br>· diminuisce lo sterzo in curva |

Usare solo olio siliconico di alta qualità Xray. L'olio per differenziali è disponibile in flaconi da 50ml nelle seguenti viscosità:

| Codice | Viscosità |
|---|---|
| 359601 | 1 0000 W |
| 359602 | 2 0000 W |
| 359603 | 3 0000 W |
| 359605 | 5 0000 W |
| 359607 | 7 0000 W |
| 359610 | 10 0000 W |
| 359620 | 20 0000 W |
| 359630 | 30 0000 W |
| 359660 | 60 0000 W |

Olio siliconico diff.